

Thomas Eichenberger

Vom Gotthardzubringer zur S-Bahn

Die Wynental- und Suhrentalbahn

Unter Mitarbeit von Dieter Eichenberger

CHRONOS

Inhalt

Dank	11
1 Einleitung	13
2 Das erste Wynentalbahn-Projekt: 15 Jahre Hoffnungen und Enttäuschungen (1871–1886)	21
2.1 Das erste Wynentalbahn-Komitee – der Aufruf vom Dezember 1871	21
2.2 Stand des Eisenbahnbaus im Aargau – die aargauische Eisenbahnpolitik	27
2.3 Der Südbahn-Vertrag von 1872	38
2.4 Umsetzung des Südbahn-Vertrags – der Westbahn-Vertrag	41
2.5 Der Wynentalbahn-Vertrag von 1874	46
2.6 Das verkürzte Wynentalbahn-Projekt von 1877	52
2.7 Normalspurbahn, Schmalspurbahn, Strassenbahn? Das Wynentalbahn-Projekt von 1881/82	53
2.8 Entzug der Konzession 1886	64
3 Zwischen den Welten – die Suche nach dem richtigen Bahnsystem (1886–1896)	69
3.1 (Eisenbahn)politische Weichenstellungen	70
3.2 Neue Ideen sind gefragt im Wynental – Fusion mit der Seetalbahn	73
3.3 Das Wynentalbahn-Projekt von 1893	78
3.4 Die Wynentalbahn-Konzession von 1895 – der Gang vors Bundesgericht	84
3.5 Elektrizität und Schmalspurbahnen – ein neues Eisenbahnsystem entsteht	87
3.6 Eidgenössische Gesetzgebung	91
3.7 Die Idee eines elektrischen aargauischen Schmalspurbahnnetzes	94
4 Bau der Strassenbahn Aarau–Schöftland: Die ersten Betriebsjahre bis zum Ersten Weltkrieg (1895–1914)	99
4.1 Die elektrische Strassenbahn Aarau–Schöftland – Projektierung mit der BBC	100
4.2 Die Konzession für eine schmalspurige Strassenbahn Aarau–Schöftland von 1898	106
4.3 Bau der Aarau–Schöftland-Bahn	109
4.4 Betriebsaufnahme und erste Betriebsjahre	118
4.5 Ein grundsolides Unternehmen am Vorabend des Ersten Weltkriegs	136

5	Endlich! Der Bau der Wynentalbahn (1896–1904)	145
5.1	Konkurrenzgesuch von BBC und Preller	145
5.2	Fusion der beiden Projekte – die Konzession von 1898	151
5.3	Der letzte Auftritt der SCB und NOB – das Aus für die BBC	157
5.4	Gründung der AG Wynentalbahn	163
5.5	Bau der Wynentalbahn	167
5.6	Problemzone Oberwynental	170
5.7	Das Rollmaterial	175
5.8	Fehlende Kompetenz in Eisenbahn- und Finanzfragen	177
5.9	Personalrekrutierung	180
5.10	Reglementarisches, Fahrplan, Tarife und Betriebsgemeinschaft	182
5.11	Hochbauten	187
5.12	Kollauration und Betriebsaufnahme	190
6	Beinahe-Crash, Rekonstruktion und Konsolidierung (1904–1914)	197
6.1	Volle Fahrt ins finanzielle Verderben	197
6.2	Auf der Suche nach den korrekten Zahlen – das Drama kommt ins Rollen	203
6.3	Suche nach zusätzlichen Finanzmitteln	209
6.4	Machtkampf um die Wynentalbahn	212
6.5	Der abschliessende Showdown	222
6.6	Gestaltung des Betriebs	226
6.7	Personal – Gewinnung, Ausbildung und Führung	230
6.8	Silberstreifen am Horizont	240
6.9	Beilegung des Konflikts mit der Seetalbahn	244
6.10	Ruhige Vorkriegsjahre dank erfreulicher Betriebsergebnisse	247
6.11	Verlängerungsprojekte – Verlängerungsträume	250
6.12	Das Betriebsjahr 1911	254
7	Fahrt Richtung Abgrund – kurze Kriegshausse und Krisenjahre (1914–1936)	257
7.1	Die Bahnen im Kriegsmodus	258
7.2	Teuerung	264
7.3	Betrieb und Unterhalt – die ersten neuen Fahrzeuge	266
7.4	Zusammenschluss der vier aargauischen Nebenbahnen – gemeinsame Lohnordnung	272
7.5	Kurze Nachkriegshausse – der neue WTB-Bahnhof in Aarau	277
7.6	Krisenjahre – Krisenbekämpfung	283
7.7	Professionalisierung im Personalbereich	289
7.8	Krisenmanagement	292
7.9	Das aargauische Strassenbauprogramm	296
7.10	Die Verlängerungsfrage im Suhrental	306
7.11	Anschluss der WTB an die SBB?	310

7.12	Das Strassensanierungsprogramm und die Aargauer Schmalspurbahnen	312
7.13	WTB und AS am Abgrund – die Refinanzierungskampagne Mitte der 1930er-Jahre	316
7.14	Betrieb und Unterhalt im Krisenmodus – das Rollmaterial	329
8	Von null auf hundert: Neuerliche Kriegshausse und das Ausbleiben der Nachkriegsdepression – Fusion (1936–1958)	335
8.1	Licht am Ende des Tunnels – Abschluss des Sanierungsprogramms	335
8.2	Neuerlicher Plan für eine Betriebsgemeinschaft der vier Aargauer Nebenbahnen	340
8.3	Arbeitskonflikt bei der WTB – das Ende der Amtszeit von Betriebsdirektor Roos	343
8.4	Weitere Personalwechsel bei der AS und WTB	356
8.5	Das Privatbahnhilfegesetz von 1939 – freier Weg für Direktsubventionen des Bundes	358
8.6	Die Bahnen erneut im Kriegsmodus	362
8.7	Die Privatbahnhilfe im Blick – Erwartungsmanagement	371
8.8	Personal	374
8.9	Von der Kriegshausse zur Hochkonjunktur	376
8.10	Verzögerungen bei der Modernisierung	379
8.11	Neues Rollmaterial	384
8.12	Infrastruktur: Unterhalt und Ausbau	391
8.13	AS und WTB im Vorfeld der Fusion – das Jubiläum 1954	395
8.14	Der 15-Jahres-Plan von 1957	404
8.15	Das neue Eisenbahngesetz von 1957	407
8.16	Die neue WSB im Jahr 1957	412
9	Hochkonjunktur und Geleisezusammenschluss – der Ölschock (1958–1973)	421
9.1	Betriebszahlen und Betriebsergebnisse	422
9.2	Neuerliche Konzession für eine verlängerte Suhrentalbahn	426
9.3	Das Dringlichkeitsprogramm von 1962	440
9.4	Rollmaterial	444
9.5	Geleisezusammenschluss in Aarau	450
9.6	Thinking really big – Transportplan 66	453
9.7	Die Busersatzlösung im Suhrental zum Letzten	463
9.8	Ausbau der Infrastruktur	466
9.9	Sicherheit wird grossgeschrieben	473
9.10	Imagepflege und Marketing	475
9.11	Rationalisierung und Modernisierung	476
9.12	Ausbau des Fahrplans	479
9.13	Personal und Verwaltung	481

9.14	Die neue Konzession von 1972	485
9.15	Neues Selbstverständnis der WSB – das Blaubuch von 1973	488
9.16	Der Ölschock	493
10	Epilog: Die Geburt der S-Bahn WSB	497
Anhang		
	Rollmaterialentwicklung (mit Rollmaterialliste)	503
	Abkürzungen	517
	Quellen und Literatur	519
	Bildnachweis	527