

In allen Farben von Aarau in die Täler und zurück

Autor(en): **Oehler, Felicitas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858449>

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.



In allen Farben von Aarau in die Täler und zurück

Felicitas Oehler

1901 fuhr das erste «Tram» von Aarau nach Schöffland, 1904 wurde die Linie Aarau – Reinach eröffnet. Eine private Sammlung gibt Einblick in die Entwicklung von der elektrischen Strassenbahn zur Agglomerationsbahn auf heute weitgehend eigenem Trasse.

Triebfahrzeuge, Güterwagen, Postwagen, blaue, orange, bunte Kompositionen ... in den Ordnern des pensionierten Rohrer Dorfpolizisten Bruno Notter versammeln sich Hunderte von Fotos, Postkarten, Zeitungsausschnitten, technischen Beschreibungen und Listen, die die Geschichte der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) dokumentieren.

Die Aarau-Schöffland-Bahn AG und die Wynentalbahn führten eine Betriebsgemeinschaft, bis sie 1958 zur Wynental- und Suhrentalbahn AG fusionierten. Von 2002 bis 2018 trat diese zusammen mit dem Busbetrieb Aarau als AAR bus + bahn auf. Am 19. Juni 2018 fusionierten die WSB und die Bremgarten-Dietikon-Bahn zur Aargau Verkehr AG (AVA).

Der leidenschaftliche Sammler Notter sinniert über das längst ausrangierte Rollmaterial, kommt ins Schwärmen, wenn er von der Rettung des ausgedienten Salonwagens erzählt und freut sich auf die neuste Errungenschaft: fünf sechzig Meter lange Züge, die bis Ende 2019 in Betrieb genommen werden. Eine kleine Auswahl an Texten und Bildern gibt Einblick in die Modernisierungsgeschichte der heutigen Agglomerationsbahn.

← Strassenbahn Aarau-Schöffland, um 1905. Von 1901 bis 1967 fuhr die Bahn vom Bahnhof aus entlang der Bahnhofstrasse und erst nach einer Spitzkehre auf dem Aargauerplatz in Richtung Suhrental.

Und plötzlich ging es schnell

Jahrelang hat man im Wynen- und im Suhrental für eine Bahn gekämpft. So lange, bis 1899 die Konzession verfiel.¹ Nach dem Neustart mit einem Projekt für eine meterspurige anstatt einer normalspurigen elektrischen Strassenbahn wurde eine neue Konzession erteilt, und bereits knapp ein Jahr nach dem Spatenstich, am 19. November 1901, wurde die Aarau-Schöftland-Bahn (AS) mit drei Personentriebwagen und täglich acht Fahrten in Betrieb genommen. Das Billett für eine Fahrt hin und zurück kostete neunzig Rappen.

Nur ein paar Tage später fand die konstituierende Versammlung für ein «Wynentaler Tram» statt. Und wieder ging es schnell. Am 5. März 1904 fuhr der erste Zug in fünf Viertelstunden von Aarau Gais nach Reinach. Mit der Kutsche hatte man für diese Strecke drei Stunden gebraucht. Einige Wochen später wurde auch der Abschnitt Reinach–Menziken eröffnet.

Als noch die WSB die Bahnhofstrasse prägte

Die Aarau-Schöftland-Bahn musste sinnvollerweise am Bahnhof Aarau ihren Ausgangspunkt haben. Dies bedeutete allerdings, dass die Züge auf der Bahnhofstrasse bis vor das Regierungsgebäude fahren, um dort nach einer Spitzkehre auf die Entfelderstrasse abbiegen zu können. Auch die Wynentalstrecke begann am Bahnhof, dies aber erst ab 1906, nachdem die Unterführung bei der Gais fertiggestellt war.

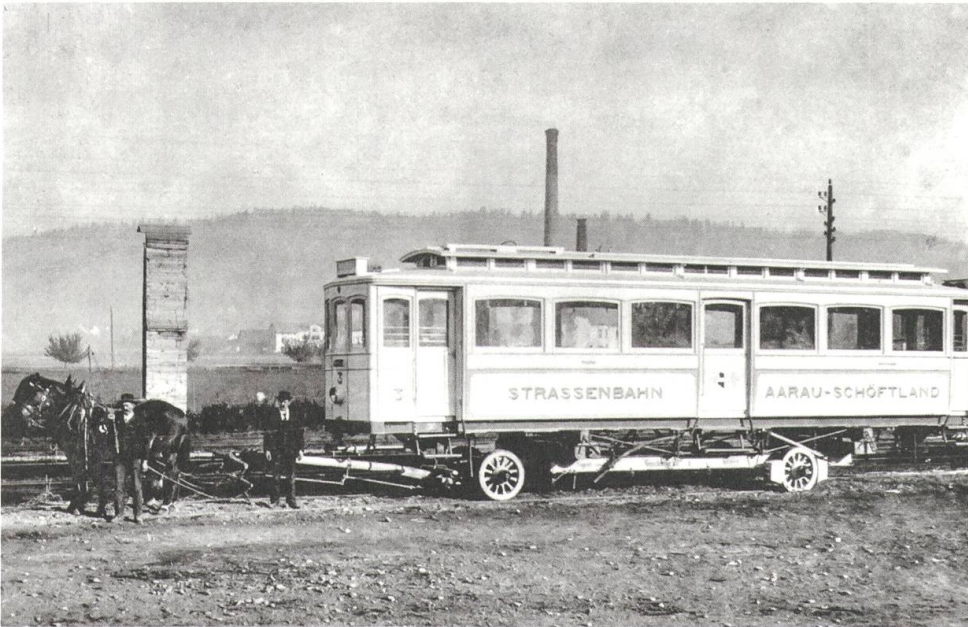
Zur Entlastung des Kreuzplatzes erhielt die Wynentalbahn 1924 eine Station an der Hinteren Bahnhofstrasse. Bis die Suhrentalbahn von der Bahnhofstrasse verschwand, dauerte es aber noch bis 1967: Damals wurde der 260 Meter lange Tunnel zwischen dem WSB-Bahnhof und der Entfelderstrasse fertiggestellt.



↑ Wynentalbahn.
1922 fuhr bereits eine
lange Komposition
durchs Wynental.

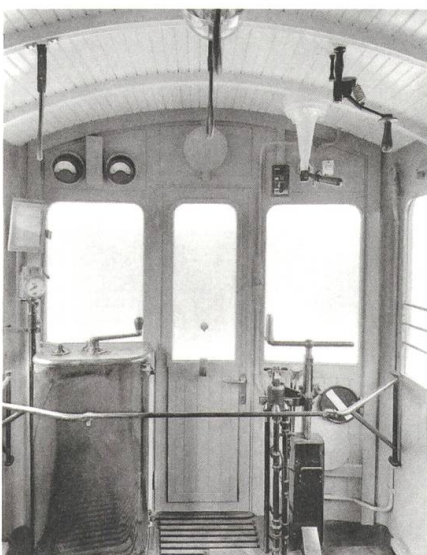
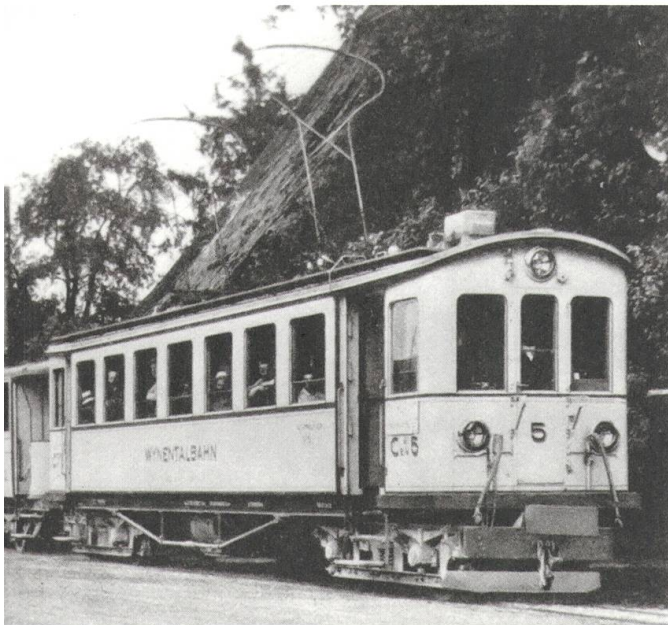
→ Führerstand 1919.
Damals galt dieser
Führerstand als modern.
(© bahnarchiv.ch,
1818_85_0001870, Werk-
aufnahme SWS)

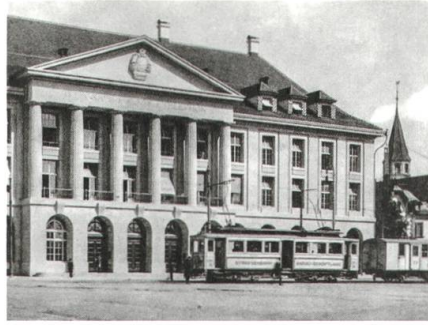
¹ Siehe Beitrag «Die
Planungsgeschichte der
Bahnen in die Südtäler»
von Raoul Richner,
S. 48–55.



← Strassenbahn Aarau-Schöftland 1901. Hat der Fotograf die Pferde vor die Bahn gestellt, um das anbrechende moderne Zeitalter zur Geltung zu bringen?

↓ Innenansicht 1901. Der Fahrgastraum in der AS glänzte. Ob er auch bequem war? (© bahnarchiv.ch, 1818_85_9990042, Werkaufnahme SWS)





Vom «Bähnli» zur Bahn

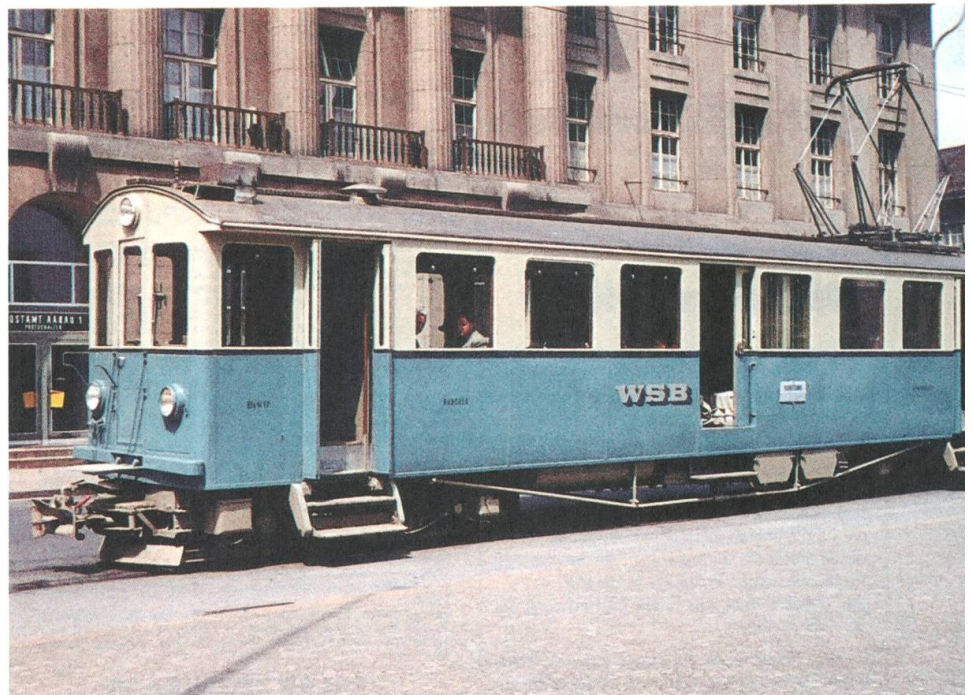
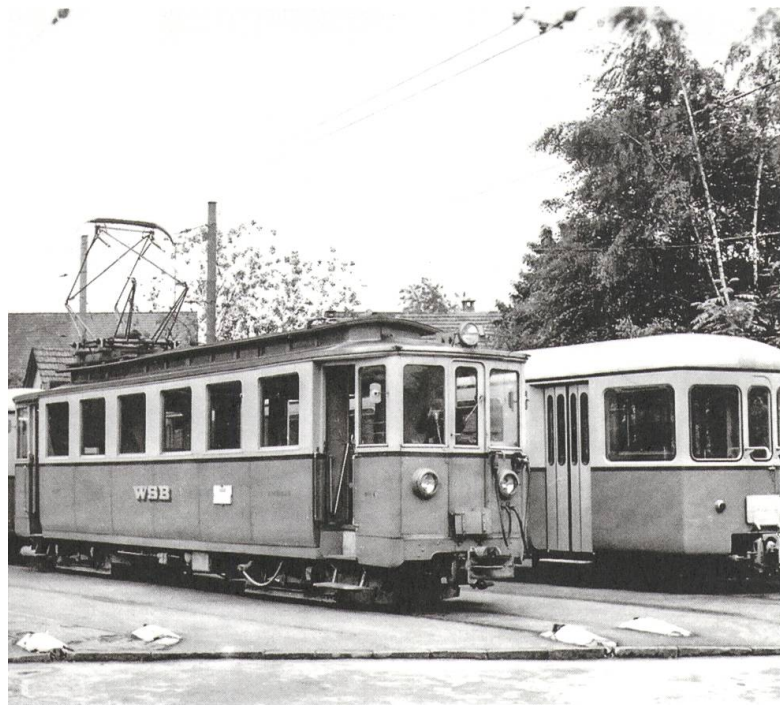
Im Volksmund wurde mit dem «Tram» oder dem «Bähnli» gefahren, eine Verniedlichung, die den Bahnangestellten nicht passte. So soll einmal ein Kondukteur auf die Frage eines Passagiers zur Abfahrtszeit des «Bähnli» geantwortet haben: «Was heisst do Bähnli, ich säge Ine jo au nid Passagierli!» Die stetige Modernisierung hat im Lauf der Zeit aus dem «Bähnli» eine ausgewachsene Bahn gemacht.

↖ Bahnhofplatz Aarau 1915. Die Strassenbahn steht zur Abfahrt ins Suhrental bereit.

↑ Rathausplatz 1910. Auf dem heutigen Aargauerplatz konnten die Züge erst nach einer vollführten Spitzkehre weiterfahren.

Ohne Dienstwagen kein Personenverkehr

Die Fahrgäste sehen normalerweise nur Personenzüge. Daneben wurden jedoch von Anfang an für Spezialtransporte und den Unterhalt der Fahrstrecke diverse Spezialfahrzeuge eingesetzt.



↑ Der WSB-Bahnhof 1965, zwei Jahre vor dem Zusammenschluss mit der Suhrentalbahn.

↗ 75 Jahre im Einsatz. Viele Fahrzeuge der WSB standen wie dieser Triebwagen von 1919 über Jahrzehnte im Einsatz. Möglich machten dies wiederholte Umbauten und Verbesserungen. Bis 1943 war er braun, danach blau/hellgrau, später orange, von 1968 bis zu seinem Abbruch 1994 wurde er als roter Schneepflug eingesetzt.

→ 100-Jahr-Jubiläums-Zug. Zum 100-Jahr-Jubiläum 2011 kreierte die WSB einen bemalten Triebwagen mit einem Schienencabrio. Mit dem einmaligen, aus Porträts der Mitarbeitenden zusammengesetzten WSB-Logo wurde diesen für ihren stets grossen Einsatz gedankt.



↑ Nach der blauen die orange WSB-Epoche. 1979 lieferte die Schweizerische Waggon- und Aufzügefabrik AG Schlieren 13 neue Triebfahrzeuge, die mit ihrem grellen Orange die Bahn auffallender und so den Strassenverkehr sicherer machen sollten.



↖ Das Niederflur-Zeitalter bricht an. Mit den sieben neuen Niederflurzügen konnte ab 1992 der Komfort der WSB-Züge wesentlich verbessert werden: bequemerer Einsteigen dank abgesenkter Böden und erhöhter Perrons, sanftes und ruckfreies Anfahren und Bremsen, leiseres Fahren. Nebst vielen weiteren Verbesserungen fuhr die grau-rot-weiße Bahn auch energiesparender.

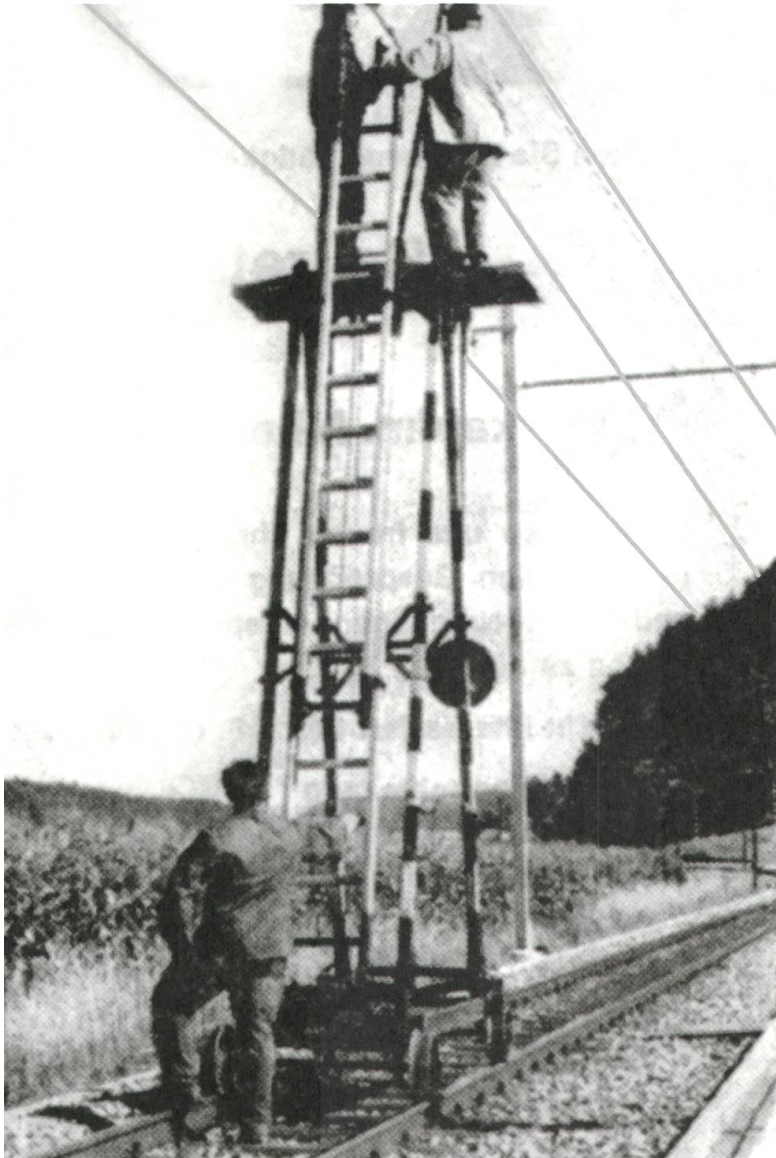
↑ Vom Trieb- zum Salonwagen. Unzählige Hochzeiten und Geburtstage wurden im heimeligen dunkelblauen Salonwagen mit roten Polstersitzen und Bar gefeiert. Das Triebfahrzeug von 1901 wurde 1982 umgebaut und 2012 aus Sicherheitsgründen aus dem Verkehr gezogen. Heute dient es als Schulungsraum im Recycling-Paradies Bertschi in Reinach.

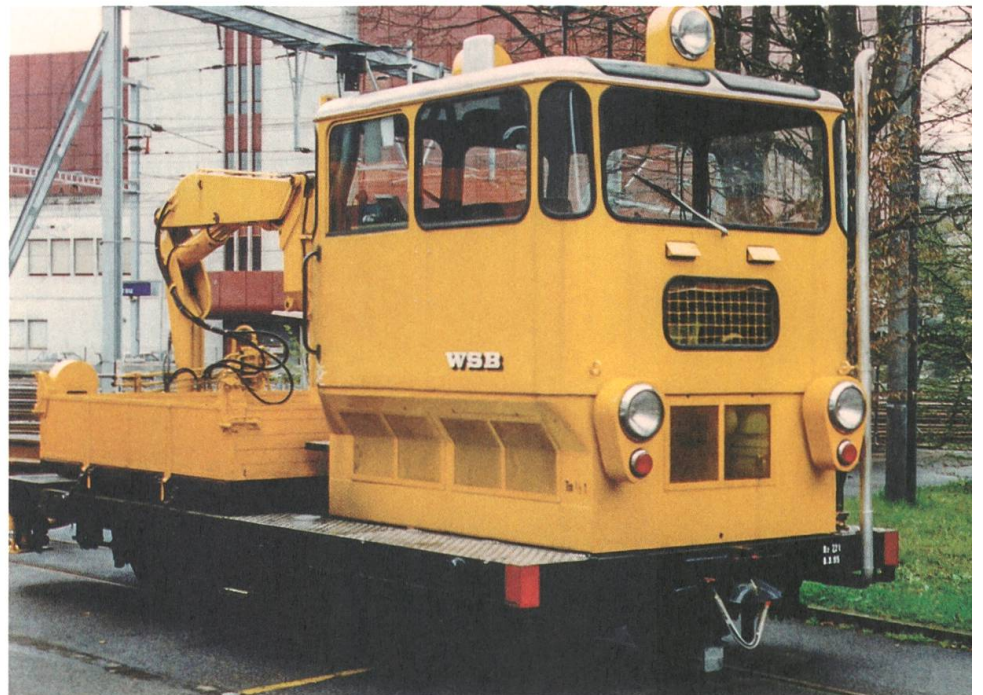


← Gütertriebwagen mit Güterwagen auf Rollböcken, 1974. Bis Ende 2012 ratterten Güterzüge auf Rollböcken durchs Tal. Der Betrieb war nicht mehr rentabel; die Anwohnerinnen und Anwohner freuten sich, weil bei der Durchfahrt ihr Geschirr auf dem Tisch nicht mehr klirrte.

↙ Rollleiter. Musste die Fahrleitung wegen umgestürzter Bäume oder anderen Unfällen repariert werden, kam früher eine Leiter auf Rädern zum Einsatz.

↓ Motordraisine. Die von der WSB 1935 für den Streckendienst erstellte «Trois Chevaux» erwies sich als ungeeignet. Nachdem die Draisine wegen eines Eisstückes auf der Schiene entgleist und in einem Acker gelandet war, wurde sie ausrangiert.





↑ Strassen-/Schienenfahrzeug, 2001. Mit der Hebebühne auf einem Lastwagen, der auch mit Rädern für die Fahrt auf Schienen ausgerüstet ist, lässt es sich besser arbeiten.

↗ Dieseltraktor. Das selbst fahrende Universalfahrzeug wurde von 1969 bis 2004 im Bau- und Fahrleitungsdienst eingesetzt. Schleppen konnte er mit 40–50 km/h; der Kran ermöglichte Arbeiten auf verschiedenen Höhen.

2019 – ein Jahr der Erneuerung und des Fortschritts

Nachdem im Januar der erste von fünf neuen Zügen geliefert worden war, fuhr dieser während vier Monaten als «Geisterzug» nachts durch die Täler. Diese Testfahrten dienten der Verbesserung von Details, zum Beispiel zur Behebung eines unangenehmen Pfeifens, das ein Rückspiegel ab 50 km/h Geschwindigkeit erzeugte. Besonders wichtig waren auch alle Sicherheitskontrollen.

Bruno Notter ist begeistert vom neuen Zug. «Die Einweihung hat mir überaus gefallen. Ich konnte mit mehreren Bekannten von der Verwaltung sprechen, und die neue Flotte überbietet alles Bisherige: noch mehr Platz, noch bequemer, noch sicherer! Ich freue mich, wenn Ende Jahr alle fünf neuen blau-weissen Züge im Einsatz stehen.»

↓ → Die neue «Saphir»-Flotte. Im Januar 2019 rollte die erste von fünf sechzig Meter langen durchgängigen Wagen von den Tiefladewagen aufs WSB-Meterspurgleis, und am 18. Mai fand in Schöffland die offizielle Einweihung der hochmodernen Züge statt. (© Aargauer Zeitung / Ueli Wild, Urs Helbling)

Die Autorin

Felicitas Oehler studierte Volkskunde und Sozialgeschichte in Zürich und Tübingen. Sie lebt in Aarau und arbeitet zusammen mit ihrem Mann im eigenen grafik und text atelier.



