

# Inhalt

|                                                                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Dank                                                                                                          | 11        |
| <b>1 Einleitung</b>                                                                                           | <b>13</b> |
| <b>2 Das erste Wynentalbahn-Projekt: 15 Jahre Hoffnungen und Enttäuschungen (1871–1886)</b>                   | <b>21</b> |
| 2.1 Das erste Wynentalbahn-Komitee – der Aufruf vom Dezember 1871                                             | 21        |
| 2.2 Stand des Eisenbahnbau 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        |
| <b>3 Zwischen den Welten – die Suche nach dem richtigen Bahnsystem (1886–1896)</b>                            | <b>69</b> |
| 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        |
| <b>4 Bau der Strassenbahn Aarau–Schöftland: Die ersten Betriebsjahre bis zum Ersten Weltkrieg (1895–1914)</b> | <b>99</b> |
| 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       |

|          |                                                                                |            |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>5</b> | <b>Endlich! Der Bau der Wynentalbahn (1896–1904)</b>                           | <b>145</b> |
| 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     | Kollaudation und Betriebsaufnahme                                              | 190        |
| <b>6</b> | <b>Beinahe-Crash, Rekonstruktion und Konsolidierung (1904–1914)</b>            | <b>197</b> |
| 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        |
| <b>7</b> | <b>Fahrt Richtung Abgrund – kurze Kriegshausse und Krisenjahre (1914–1936)</b> | <b>257</b> |
| 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        |
| <b>8</b> | <b>Von null auf hundert: Neuerliche Kriegshausse und das Ausbleiben der Nachkriegsdepression – Fusion (1936–1958)</b> | <b>335</b> |
| 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        |
| <b>9</b> | <b>Hochkonjunktur und Geleisezusammenschluss – der Ölschock (1958–1973)</b>                                           | <b>421</b> |
| 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        |
| <b>10</b>     | <b>Epilog: Die Geburt der S-Bahn WSB</b>                | <b>497</b> |
| <b>Anhang</b> |                                                         |            |
|               | Rollmaterialentwicklung (mit Rollmaterialliste)         | 503        |
|               | Abkürzungen                                             | 517        |
|               | Quellen und Literatur                                   | 519        |
|               | Bildnachweis                                            | 527        |