

Die Wohlen - Meisterschwanden-Bahn

[Josef Neuhaus, SER 1-2/1992]

Am 16. Dezember 1991 konnte die Wohlen - Meisterschwanden-Bahn (WM) die 75-Jahr-Feier begehen. Gemessen an der bald 150jährigen Eisenbahn-geschichte der Schweiz ist dies eine kurze Spanne Zeit. Aber die WM erfüllt mit ihren 8,23 Kilometern Streckenlänge zwischen der Metropole des Freiamtes Wohlen und

Fahrwangen-Meister-schwanden am Hallwilersee eine wichtige Aufgabe. Unterwegs bedient sie die Dörfer Villmergen, Hilfikon und Sarmenstorf. Ursprünglich war ihr Einzugsgebiet rein landwirtschaftlich orientiert. Dank der WM haben sich in der bedienten Region zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt.

Geschichtliche Rückblende

Im Freiamt waren bei der Gründung des Kantons Aargau 1803 keine Poststellen vorhanden. Regelmässige Verbindungen mit Aarau waren Mangelware. Die aargauische Regierung beauftragte im gleichen Jahr Beat von Fischer in Bern, einen regelmässigen Postkurs einzurichten. Dies geschah durch die Einführung eines wöchentlich zweimaligen Fussbotenkurses. Nach den Napoleonischen Kriegen 1816/17 wurden die Kurse vermehrt. Anfangs der dreissiger Jahre verkehrte ein Einspanner-Briefpostkurs viermal wöchentlich von Bremgarten über Mellingen - Lenzburg nach Wohlen. Von hier aus wurde Muri mit einem Fussboten bedient. 1835 war das Jahr der Einführung eines täglichen Chaisenkurses von Lenzburg nach Wohlen. Das entscheidende Ereignis war der Bau der Eisenbahnlinie Aarau - Arth-Goldau 1873 - 1882. Der Bahnhof Wohlen wurde 1874 in Betrieb genommen. Am 1. September 1876 folgte die Betriebseröffnung auf der Strecke Wohlen - Bremgarten.

Die ersten Bemühungen um den Bau einer Bahn, welche das Limmattal mit dem Reuss-, Bünz- und Seetal verbinden sollte, gehen zurück auf das Jahr 1888.

Damals zog man eine elektrische Strassenbahn in Erwägung. Die Idee wurde aber fallengelassen, und es blieb 14 Jahre still. 1902 wurde der erste Teil dieser als Strassenbahn gedachten Verbindung, die Linie Bremgarten - Dietikon, eröffnet. 1905 wurde in Wohlen das alte Projekt wieder aufgegriffen, gleichzeitig aber auch die Idee eines allfälligen Automobilverkehrs diskutiert. Dieser hatte keine Chance. Es wandte sich niemand gegen die Eisenbahn als solche oder gar gegen die elektrische Traktion. Die Gemeinden stimmten in den folgenden Wochen den ihnen zugemuteten Beiträgen zu. Aber es vergingen wieder fünf Jahre mit aufreibenden Kämpfen wegen der Linienführung der Bahn und der noch ungelösten Frage der Spurbreite. 1911 beschloss der Grosse Rat des Kantons Aargau, Aktien im Betrage von 200 000 Franken zu übernehmen. Die Gemeinden stellten 500 000 Franken zur Verfügung. Von privater Seite wurden 39 000 Franken gezeichnet. Die konstituierende Generalversammlung genehmigte die Statuten. Die Frage der Spurweite blieb aber offen. Das Projekt einer schmalspurigen Strassenbahn vermochte weder die Bahnorgane noch die Gemeinden zu befriedigen. Am

18. Januar 1914 wurde ein Mehrheitsbeschluss für die Verwirklichung der Normalspur gefasst. Die Generalversammlung vom 2. August 1914 beschloss den Bahnbau - ohne Land - für rund 900 000 Franken. Das war eine mutige Tat angesichts des eben ausgebrochenen Weltkrieges. Schon vorgängig, am 15. April 1914, war der Bauvertrag mit der Berliner Firma Otto Conrad abgeschlossen worden. Am 20. Oktober 1914 begannen die Arbeiten. Die Erdbewegungen wurden als Notstandsarbeiten ausgeführt, um die Folgen der einsetzenden Arbeitslosigkeit zu dämpfen. Es wurden dabei nur einheimische, das heisst ortsansässige Arbeitskräfte eingesetzt. Anfänglich standen hierfür genügend Leute zur Verfügung. Doch dann wurde es knapp, bei Stundenlöhnen, je nach Leistung zwischen 35 und 50 Rappen. Die Kritik wegen der Übergabe der Bauarbeiten an eine deutsche Firma wurde durch Arbeitvergebungen an insgesamt 15 einheimische Firmen im Aargau gemildert. Trotz Schwierigkeiten in der Beschaffung von Schienen und Kupfer für die Fahrleitung, trotz Landeingetümmern, gegen welche das Expropriationsverfahren durchgeführt werden musste, trotz der unterschiedlichen Meinungen bezüglich der Fahrleitungsspannung im Bahnhof Wohlen und trotz langwieriger Verhandlungen betreffend Namensgebung der Endstation durch die beiden

Gemeinden Fahrwangen und Meisterschwanden - wie sich doch auch die Eisenbahngeschichte immer wiederholt! - gingen die Arbeiten zügig voran.

Am 12. Dezember 1916 fand die Kollaudation des Betriebes durch die Organe des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes statt. Die Aufsichtsbehörde gestattete die Betriebseröffnung am Montag, 18. Dezember 1916. Zur Verfügung standen zwei Motorwagen mit zusammen 77 Sitzplätzen, zwei Personenwagen mit zusammen 83 Sitzplätzen, eine Güterlokomotive und ein Güterwagen. Die PTT stellten vertraglich einen Bahnpostwagen. Die Eröffnungsfahrt wurde auf Sonntag, 17. Dezember 1916, festgesetzt. Obwohl wegen der Zeitumstände von einer eigentlichen Eröffnungsfeier abgesehen wurde, lassen die Zeitungsberichte den Schluss zu, dass sich der Anlass zu einem würdigen Fest gestaltete. In vielen Reden wurden die Bahn und der grosse unentwegte Einsatz der Initianten und deren nicht immer dankbare Arbeit von allen Seiten gelobt. Die Freude der Bevölkerung am gelungenen Werk war spontan und kam begeistert zum Ausdruck. Sie hatte auch allen Grund dazu, war doch die Bahn mit einem Aufwand von nur 1 097 248 Franken gebaut worden und damit um 32 779 Franken unter dem Voranschlag geblieben.

Die Bahn zwischen zwei Kriegen

Es war keine erfreuliche Zeit, in welcher die WM ihren Betrieb aufnahm. Das Ergebnis war trotzdem ermutigend. Während einiger Jahre konnte sogar eine kleine Dividende ausgeschüttet werden. Von 1932 an - unmittelbar vor Ausbruch der Wirtschaftskrise - bis 1938 sanken die Betriebseinnahmen der WM. Die Gründe lagen in der gestörten politischen und

wirtschaftlichen Lage Europas, in der in die verschiedensten Produktionsgebiete eingedrungenen Krise und in der wirtschaftlichen Autarkiebestrebungen zahlreicher Staaten. Hinzu kam die seit den zwanziger Jahren anwachsende Strassenkonkurrenz mit einer starken Zunahme des Motorfahrzeugbestandes. Die Monopolstellung der Eisenbahn war gebrochen. Mit Tarifmassnahmen

versuchte die WM Terrain gutzumachen. Die Krisenfolgen veränderten das Verhältnis zwischen Personenverkehrseinnahmen von 58,9% und Güterverkehrseinnahmen von 41,1% des Jahres 1938 nicht wesentlich.

Von 1925 an wurde eifrig gebaut. Die Werkstätte in Fahrwangen musste vergrössert werden, ebenso die Stationsanlage in Sarmenstorf. Oberbau und technische Einrichtungen benötigten Verbesserungen. Durch den Einbau eines

Quecksilberdampf-Gleichrichters und Erhöhung der Fahrdrabtspannung konnte die Fahrzeit auf den 15. Mai 1929 zwischen Wohlen und Fahrwangen-Meisterschwanden von 27 auf 19 und von 20 auf 18 Minuten herabgesetzt werden. Wichtige Niveauübergänge wurden mit optischen Signalanlagen gesichert. Villmergen und Fahrwangen-Meisterschwanden erhielten zusätzliche Abstellgleise. Holzschwellen wurden teilweise durch eiserne ersetzt.

Die Kriegsjahre 1939 bis 1945

Die WM hat ohne jede finanzielle Hilfe von aussen - entsprechende Bundes-gesetze waren geschaffen - die Kriegsjahre gemeistert. Mit dem Kriegsbeginn entfiel der Konkurrenzkampf mit der Strasse. Der öffentliche Verkehr in unserem Land nahm bis zum Jahre 1945 stark zu, nämlich um 85,3% auf 287 Millionen Passagiere. Bei der WM stieg die Zahl sogar um 124% auf

682 150 Reisende, die entsprechenden Verkehrseinnahmen um 160% auf Fr. 190 455.-. Im Güterverkehr transportierte sie 27 980 Tonnen und erzielte damit Einnahmen von Fr. 102 986.-. Die Zahlen lagen damit um 60% bzw. 120% über den Ergebnissen von 1938. Die finanziellen Verhältnisse der WM entwickelten sich während der Kriegsjahre recht günstig.

Auf dem Weg zur Gegenwart

Nach Kriegsende setzte die Strassen-konkurrenz verstärkt ein. Die WM hatte markante Einbussen im Personenverkehr in Kauf zu nehmen. Im Güterverkehr war der Ausfall geringer. Von 1950 an ging es wieder bergauf, im Güterverkehr besser als im Personenverkehr. Nur wenige Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs zählten zu den Nutzniessern der eingetretenen Hochkonjunktur. Es waren diejenigen, die ausgelastete schwere Güterzüge im Import-, Export- und Transitverkehr auf langen Strecken befördern konnten. Bei den viel zahlreicheren anderen wirkten sich die hohen Personal- und Sachkosten negativ auf das Betriebsergebnis aus. Der WM ging es nicht anders. Im Jahre 1957 musste sie 80 000 Franken aus der Spezialreserve für eine ausgeglichene

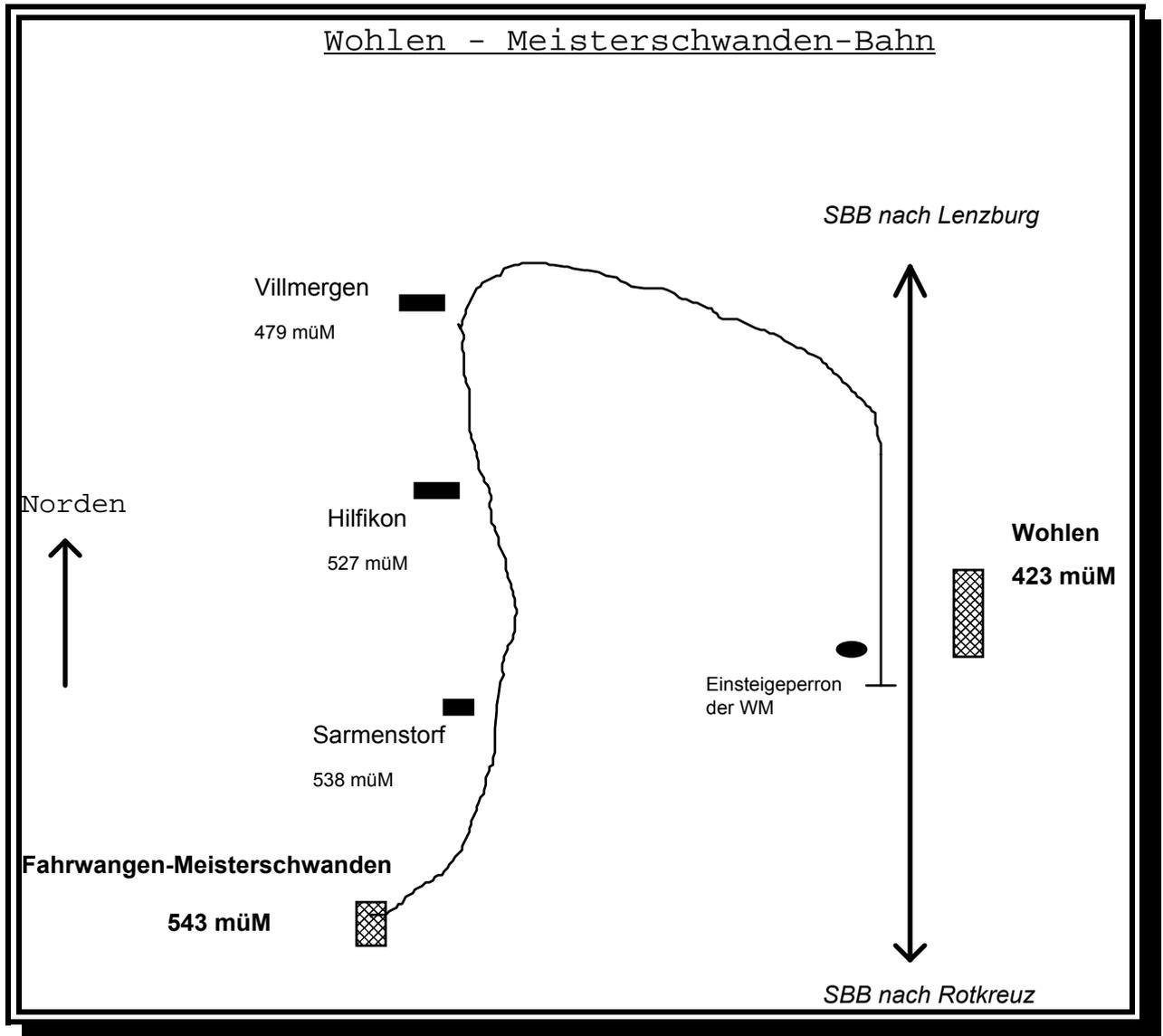
Gewinn- und Verlustrechnung entnehmen. Grosse Bauaufgaben harrten einer Lösung. Die Einweihung des neuen Bahnhofes in Villmergen am 30. Juni 1958 war die Krönung einer beispielhaften Zusammenarbeit zwischen Bahn und Gemeinde, welche sich mit einem namhaften Beitrag an den Gesamtkosten von rund Fr. 755 000.- beteiligte. Noch standen grosse Aufgaben organisatorischer und baulicher Natur im Zusammenhang mit dem neuen Eisenwerk in Wohlen bevor.

Das neue Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 schaffte die Voraussetzung, dass der Bund unter Mitwirkung der Kantone Beiträge und Darlehen zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen sowie für die Anschaffung von Rollmaterial

ausrichten kann. Ebenso ist eine Hilfe an notleidende Unternehmungen zur Aufrechterhaltung des Betriebes möglich (Defizitdeckung). Zudem kann der Bund die Einführung von Strassentransportdiensten als Ergänzung oder an Stelle der Bahn fördern, wenn dadurch eine wirtschaftlichere Betriebsführung möglich wird. Das Aargauer Stimmvolk hatte einem entsprechenden Gesetz für die nötige Kantonsbeteiligung am 4. Dezember 1960 mit grosser Mehrheit zugestimmt. Weil die eigenen Mittel für grosse Umbauarbeiten nicht mehr ausreichten, wandte sich die WM mit einem Finanzbeihilfegesuch an die Aargauer Regierung. Diesem Schritt ging eine mehrjährige Diskussion über einen allfälligen Ersatz der erneuerungsbedürftigen Bahn durch einen Busbetrieb

voraus. Die Frequenzen im Personenverkehr hätten eine Umstellung durchaus gerechtfertigt. Dank der beim seinerzeitigen Bau richtig gewählten Normalspur und mit der wirtschaftlichen Erstarkung des Einzugsgebietes entwickelte sich der Güterverkehr erfreulich. Der Umstellungsgedanke wurde fallen gelassen und ein umfassendes Modernisierungsprojekt ausgearbeitet. Am 7. Februar 1962 reichte die WM ein Gesuch für die technische Verbesserung beim Eidgenössischen Amt für Verkehr ein. Mit den zur Verfügung gestellten 5 Millionen Franken, wovon der Bund zwei und der Kanton Aargau drei Millionen aufbrachten, konnten die nachstehend aufgeführten Arbeiten und Neuanschaffungen getätigt werden:

- Landerwerb und Unterbau für eine Rangieranlage zwischen Villmergen und dem Anschlussgleis der Ferrowohlen AG
- Erweiterung des Depots Fahrwangen
- Umstellung des Stromsystems
- Erneuerung der Fahrleitungsanlage
- Verkabelung des Bahntelefons mit Anschluss an das SBB-Netz
- Anschaffung von zwei Triebwagen BDe 4/4, einem Steuerwagen Bt, einer Rangierlokomotive Em 2/2 und einem Reserve-Triebsdrehgestell



Signale auf Grün

Die vorgesehenen grösseren Arbeiten und Anschaffungen waren 1965 abgeschlossen und die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Fahrt in die Zukunft gesichert. Verkürzung der Fahrzeiten und Fahrplanverbesserungen waren die erfreulichen Auswirkungen. Es ist eine Tatsache, dass dank der WM zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe ihren Standort an deren Strecke wählten. Der Güterverkehr stieg von 30 757 Tonnen 1950 auf 144 455 Tonnen im Jahre 1964.

Der Personenverkehr hat sich in dieser Zeitspanne mehr als verdoppelt. Einnahmenmässig hat der Güterverkehr den Personenverkehr weit überflügelt. Unter diesen erfreulichen Vorzeichen durfte die WM mit Zuversicht ihre Fahrt ins sechste Jahrzehnt antreten. Der äussere Anlass war die gut gelungene Jubiläumsfeier „50 Jahre WM“ vom 24. August 1966, die sich trotz ihrem bescheidenen Rahmen zu einem richtigen Volksfest entwickelte.

Die Bahnanlagen

Stationen

Stationen sind der Aushängeschild einer jeden Unternehmung. Da die WM nur drei eigene besitzt, beschränkt sie sich auf deren zeitgemässen Ausbau und regelmässigen Unterhalt. Dies trifft sowohl auf die Diensträume als auch auf die Personalwohnungen zu. Seit Mitte 1982 steht im Gemeinschaftsbahnhof Wohlen der neue überdachte WM-Perron im Betrieb. Er ist durch eine Unterführung vom Aufnahmegebäude her erreichbar. In

Fahrwangen-Meisterschwanden ermöglichte 1968 die Erstellung eines Salzmagazins den Einbau eines Transformatorenraumes für das Aargauische Elektrizitätswerk (AEW) und eines Oberbaumagazins. 1969 konnte das neue Depotgebäude nach einer Rekordbauzeit von nur acht Monaten in Betrieb genommen werden. Damit wurde die 1965 eingeleitete technische Sanierung zu einem guten Ende gebracht.

Einrichtungen für den Güterverkehr

Im Jahre 1968 konnte die dreigleisige Rangieranlage in Wohlen vollelektrifiziert in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig erneuerte man das Industriegleis vollständig. Am 1. Mai 1986 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Projekt eines Industrie-Stammgleises Villmergen - Allmend. Die Trägerschaft des Stammgleises - die Ortsbürgergemeinde Villmergen und die Unternehmung Durisol - hatten dem BAV ein Beitragsgesuch an die auf 2,3 Millionen Franken veranschlagten Baukosten eingereicht. Am 1. Juli 1988 konnte die erweiterte

Siloanlage mit den verlängerten Gleisen der Genossenschaft Getreidesammelstelle Freiamt in Betrieb genommen werden. Der Bund beteiligte sich über das Treibstoffzollgesetz an den Kosten mit 42,75%. Die WM und die SBB leisteten je Fr. 20 000.- als Interessenbeitrag.

Das Industrie-Stammgleis Villmergen - Allmend konnte Ende Oktober 1988 nach zwanzigjähriger Planung in Betrieb genommen werden. Es dient vor allem dem Warenumsatz des Kieswerkes Otto Notter AG. Am 4. Oktober 1988 ist

der erste Kieszug entladen worden. Er brachte 1000 Netto-Tonnen Kies bei einem Gesamtgewicht von rund 1560 Tonnen. Der Kies dient zur Herstellung von Beton. Die Zustellung des ganzen Zuges vom Bahnhof Wohlen bis zur Entladegasse geschieht mit

Dieseltraktion. Die Kieszüge folgen sich ein- bis zweimal pro Woche. Ein neuer Anschluss (VG) vom Stammgleis zum Areal der Montana Bausystem AG in Villmergen konnte am 2. April 1990 in Betrieb genommen werden.

Fahrleitung

Nachdem der Entschluss gefasst war, die WM zu modernisieren und gleichzeitig den elektrischen Betrieb von Gleichstrom auf Einphasenwechselstrom von 15 kV/16 2/3 Hz umzustellen, musste auch eine neue Fahrleitung gebaut werden. Ausserdem sollten die neuen Triebfahrzeuge mit grösserer Geschwindigkeit verkehren. Dieser Tatsache hatte die neue Fahrleitung zu genügen. Als neuer Speisepunkt drängte sich Wohlen auf, weil dort die benötigte Energie von den SBB zur Verfügung gestellt werden konnte. Ein unzulässiger

Spannungsabfall auf der nur acht Kilometer langen Strecke war nicht zu befürchten, so dass auf eine Speiseleitung verzichtet wurde. Die von der Firma Furrer + Frey entwickelte windschiefe Aufhängung des Fahrdrahtes in den Kurven erlaubte eine starke Reduzierung der Anzahl Fahrleitungsmasten. Die neue Fahrleitung wird den gestellten Anforderungen in allen Teilen gerecht. Sie bewährt sich auch nach 25 Jahren bestens. Ihr einfacher Aufbau benötigt wenig Ersatzmaterial, was sich für die Unterhaltsarbeiten kostensenkender auswirkt.

Rollmaterial

Im März 1966 sind die beiden Wechselstrom-Triebfahrzeuge BDe 4/4 1 und 2 und der zugehörige Steuerwagen 11 in Betrieb genommen worden. Die Triebwagenkasten wurden von der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen am Rheinfall und die Triebdrehgestelle von der Schweizerischen Waggon- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS) geliefert. Der Steuerwagen ist von den Schindler Waggon AG (SWP) in Pratteln hergestellt worden. Die Lieferung der elektrischen Ausrüstung war eine Gemeinschaftsarbeit der Firmen Société Anonyme des Ateliers Sécheron (SAAS) in Genf, der AG Brown, Boveri & Cie in Baden (BBC) und der Maschinenfabrik Oerlikon in Zürich (MFO). Die Fahrzeuge stammen aus einer Serie für insgesamt fünf schweizerische Privatbahnen.

Im Jahre 1968 konnte die dieselektrische Lokomotive Em 4/4 151 mit einer Leistung von 600 PS in Betrieb genommen werden. 1977 erhielten die Diesellokomotiven Em 2/2 101 und Em 4/4 151 und im Jahre 1980 die beiden Triebwagen und der Steuerwagen eine Zugfunkausrüstung.

Am 10. Februar 1987 fuhr der bei der Sensetalbahn (STB) für knapp 9000 Franken gekaufte Triebwagen BDe 2/4 3 aus dem Jahre 1938 mit eigener Kraft von Laupen nach Fahrwangen. Er bietet 60 Sitz- und 70 Stehplätze und entwickelt eine maximale Geschwindigkeit von 70 km/h. Anlässlich einer gründlichen Renovation im Jahre 1989 ist der Passagierraum zu einem gemütlichen Fahrgastraum hergerichtet worden, der Familien und Gesellschaften für Plauschfahrten zur

Verfügung steht. Der Name des Fahrzeuges „**De gmüetlech Freiämter**“ spricht für sich selbst. Schade ist es, dass das Fahrzeug nur auf eigener Strecke verkehren kann, weil aus (SBB-)

Kostengründen Fahrten über Wohlen hinaus zu teuer sind.

Eine neue Wagenwaschanlage des Systems ROTOBUS im Depot Fahrwangen erleichtert seit 1990 die Aussenreinigung der Fahrzeuge.

Elektrische Anlagen, Sicherheitseinrichtungen und Zugfunk

Elektrische Stellwerke und Signale garantieren sichere und unfallfreie Fahrt. Im Laufe der letzten Jahre wurden zudem alle wichtigen Niveauübergänge gesichert, und zwar mit Andreaskreuzen, automatischen Blinklichtanlagen, Halb- oder Vollbarrieren. Dank dem Zugfunk ist eine einwandfreie Verständigung in allen

Situationen möglich. Dadurch kann auch in Ausnahmefällen rasch und zuverlässig gehandelt werden. Das Fahrpersonal kann Unregelmässigkeiten sofort melden. Die Betriebsleitung ist in der Lage, Änderungen im Betriebsablauf umgehend und wirksam bekanntzugeben und umzusetzen.

Verkehrsleistungen und Betriebsrechnung

Im Personenverkehr teilt die WM das Los all jener Schienenverkehrsmittel, die schwerpunktmässig zwischen verschiedenen Gemeinden verkehren, aber, weil schienengebunden, die Fläche nicht bedienen können. Wurden 1966 noch 458 282 Personen befördert, so sank diese Zahl im Jahre 1984 auf 258 760. Seither bewegten sich die Zahlen in einem unregelmässigen Auf und Ab, um im Jahre 1990 mit 324 664 beförderten Personen erstmals seit 1975 wieder die dreihunderttausend Marke zu überschreiten. Entsprechend verhielten sich die Einnahmen. 1966 waren es 265 914 Franken. 1990 konnten 318 535 Franken verbucht werden. Im Güterverkehr zeigt sich ein weit besseres Bild. Dank der Rangieranlage in Wohlen (1968), des Industriegleises „Dambach“, des Industrie-Stammgleises Villmergen - Allmend (1988) und des Anschlussgleises (VG) ab Stammgleis zum Areal der Montana Bausystem AG in Villmergen (1990) wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass vor allem Massentransportgüter per Schiene an ihren Bestimmungsort geführt werden

können. Es sind dies unter anderem Getreide, Stahl, Schrott, Sand und Kies, die zum Teil in Blockzügen angeliefert werden. Früchte- und Gemüselager der VOLG sind ebenfalls an die Rangiergleise angeschlossen. Im Jahre 1966 konnte die WM bereits 176 074 Tonnen Güter befördern. 1990 wurde mit 282 491 Tonnen das bisher beste Resultat erreicht. Dies ist erfreulich, darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch im Güterverkehr konjunkturelle Schwankungen sofort spürbar werden. Der Einbruch in der Bauwirtschaft Mitte der siebziger Jahre ist ein Beispiel. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr beliefen sich 1966 auf 863 330 Franken. 1990 waren es 1 478 529 Franken.

Auf den 1. Januar 1985 wurde gesamtschweizerisch das neue Stückgutkonzept „Cargo Domizil“ eingeführt. Der Einbezug der Anfangs- und Endkosten in die Streckenfrachten bedeutet tarifarisch eine Gleichstellung mit den Strassenfrachten. Damit sind bessere Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit geschaffen.

Betrieblich brachte das neue Konzept auch der WM Vorteile. Ab den Regionalzentren Villmergen und Fahrwangen werden die Kunden mit einem besseren Stückgutservice auf der Strasse bedient. Mit dem neuen Serviceangebot „Die Bahn holt's - die Bahn bringt's“ wird auch dem Umweltschutz Genüge getan, weil zahlreiche Lastwagenfahrten der Kunden entfallen.

Konnte die WM bis 1965 noch bescheidene Betriebsüberschüsse ausweisen, so ist dies seit 1966 nicht

mehr der Fall. Die Betriebsfehlbeträge werden gemäss geltendem Eisenbahnrecht vom Bund und vom Kanton Aargau gedeckt. Für das Jahr 1990 sind es 1 024 215 Franken.

Die Wohlen - Meisterschwanden-Bahn ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Wohlen. Sie wird von einer Gemeinschaftsdirektion zusammen mit der Bremgarten - Dietikon-Bahn betreut, wobei für beide Bahnen getrennte Rechnungen geführt werden. Direktion und Verwaltung befinden sich in Bremgarten/AG.

Gedanken zu einer Betriebsumstellung

Es ist verständlich, dass die Verwaltungsorgane, beunruhigt durch die steigenden Betriebsfehlbeträge, nach einem Ausweg suchten, den Bahnbetrieb durch geeignete Massnahmen kostengünstiger zu gestalten oder allenfalls durch ein anderes Betriebskonzept, zum Beispiel durch einen Busbetrieb, zu ersetzen. Der Verwaltungsrat setzte schon am 15. September 1975 eine entsprechende Kommission ein mit dem Auftrag, eine Bahn-Sparlösung und einen Autobetrieb mit Güterbahn zu entwickeln. Die Kommission setzte sich zusammen aus Vertretern der Bahn, des Bundesamtes für Verkehr, des Kantons Aargau, der Gemeinden und der Regionalplanung unteres Bünztal. Am 8. August 1977 lieferte sie ihren Bericht ab mit der mehrheitlichen Empfehlung, insbesondere im Hinblick auf die Zukunft bessere Erschliessung der Region, die WM auf einen Strassentransportdienst umzustellen. 1977 befasste sich eine vom Kanton Aargau eingesetzte Spezialkommission mit den gleichen Problemen. Am 20. Oktober 1977 wurden den interessierten Gemeindebehörden sowie den Grossräten der Region Villmergen drei erarbeitete mögliche neue Betriebskonzepte vorgestellt: eine

Bahnsparlösung, einen Autobetrieb mit Güterbahn und eine Lösung mit Leichttriebwagen/Schienenbus. Die Gemeindebehörden wurden eingeladen, bis Ende 1977 die Varianten zu prüfen und nach Konsultationen ihrer Bürger eine schriftliche Vermehmlassung einzureichen. Alle Gemeinden sowie die Regionalplanung Seetal sprachen sich für die Beibehaltung der Bahn aus. Der Verwaltungsrat der WM fasste am 1. März 1978 mit 9 gegen 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen den gleichen Beschluss. Das Ergebnis wurde der Baudirektion des Kantons Aargau mit der Bitte um beförderliche Behandlung der Angelegenheit zu Kenntnis gebracht. Am 26. März 1979 hatte der Regierungsrat des Kantons Aargau in einer Botschaft an den Grossen Rat das Ergebnis seiner Untersuchungen über eine Rationalisierung des Betriebes der WM oder die Umstellung auf einen Busbetrieb dargelegt. In Abwägung aller Fakten empfahl er die Umstellung auf Busbetrieb unter Beibehaltung einer Güterbahn zwischen Wohlen und Villmergen. Dabei ging es nicht um ein Ausspielen von Schiene und Strasse, sondern einzig und allein darum, welcher der beiden Verkehrsträger der Bevölkerung und der Wirtschaft der Talschaft den grössten

Nutzen bringt. Dann kam die grosse Überraschung. Der Grosse Rat behandelte das Geschäft an seiner Sitzung vom 22. August 1979. Die Diskussion war lang und engagiert. Viele Redner beteiligten sich daran. Jakob Heer, als Direktor der Wynental-Suhrentalbahn selber Eisenbahner, brachte es mit seinem Votum auf den Punkt: „Ich habe den Auftrag der Verkehrskommission mit einem lachenden und einem weinenden Auge zur Kenntnis genommen. Lachend deshalb, weil das einmütige Bekenntnis zur Bahn mich als einen, der bei der Bahn arbeitet, natürlich freut. Weinend, weil ich nicht recht weiss, ob sich die Kommission alle mit dem Entscheid zusammenhängenden Konsequenzen überlegt hat. Das Ja allein genügt nicht. Man kann beschliessen, eine Bahn zu erhalten, und man kann sie trotzdem sterben lassen. Das Ja bedeutet nicht einmal, dass Energie eingespart wird, denn wenn Züge fast leer durch das Land fahren, ist das kein wirtschaftlicher Energieeinsatz. Auch die Freude an der Eisenbahn genügt nicht, auch nicht dann, wenn man mit dem Auto der Bahnstrecke entlangfährt und den herannahenden Zug fotografiert. Die Eisenbahn ist zum Benützen da. Nur wenn deren Kapazität genutzt wird, lohnt sich der Aufwand. Mit dem Ja zur WM und andern Bahnen sagt man auch zu vielem anderem Ja, auch zu den jährlichen Betriebsfehlbeträgen. Man muss sich bewusst sein, dass eine Nebenbahn, die keinen grossen Güterverkehr bewältigen muss, keine Chance hat, eine einigermaßen annehmbare Betriebsrechnung vorlegen zu können. Man muss die den Bahnen auferlegten Rahmenbedingungen sehen und man darf nicht jedes Jahr die Betriebsfehlbeträge als Ausdruck der Unfähigkeit und so weiter hinstellen. Das Ja zur Bahn bedeutet deshalb auch, dann man zu ihr steht. Förderung des öffentlichen Verkehrs ist allzu oft nur Lippenbekenntnis. Wenn Sie, meine

Parlamentarier, das Weiterbestehen der WM bejahen, dürfen Sie nicht glauben, das genüge nun wieder für lange Zeit. Dieses Ja beinhaltet Verpflichtungen für die Zukunft“. Mit 122 gegen 6 Stimmen hiess der Grosse Rat die Beibehaltung des Bahnbetriebes der Wohlen - Meisterschwanden-Bahn gut.

Am 24. September 1979 bat der Regierungsrat des Kantons Aargau den Verwaltungsrat der WM, alle Verbesserungsmöglichkeiten auszuschöpfen, um zu einer bestmöglichen Sparlösung zu gelangen. Dabei müssten volks- und betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte sowie die Interessen der Bahnbenutzer berücksichtigt werden. Im April 1981 lag der Untersuchungsbericht der neunköpfigen Arbeitsgruppe über mögliche Rationalisierungen vor: „Eine weitere Rationalisierung durch integralen Einmanndienst auf den Zügen ist nicht möglich. Der sogenannte Mischbetrieb erweist sich sowohl organisatorisch als auch betrieblich als die wirtschaftlichste Art und soll beibehalten werden. Die SBB sehen keine Einsatzmöglichkeiten der WM-Fahrzeuge auf ihren Strecken. Eine mietweise Abgabe von SBB-Triebfahrzeugen bei Ausfall eines WM-Fahrzeuges kommt wegen Triebfahrzeugmangel für die nächsten Jahre nicht in Frage. Für die Führung direkter Züge ab WM Richtung Lenzburg - Aarau/Brugg liegt kein Bedürfnis vor. Der Taktfahrplan bringt keine Verbesserungen der Anschlüsse in Wohlen. Durch eine Tarifsenkung kann die Attraktivität der Bahn nicht entscheidend beeinflusst werden. Die Werbung soll im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten verstärkt werden. Dies wird aber die Personenfrequenzen der Bahn nur unwesentlich verändern. Zusatzuntersuchungen mit Bezug auf einen Zubringerdienst ab Tennwil/Meisterschwanden zum Bahnhof Fahrwangen

haben ergeben, dass der Gemeinderat Meisterschwanden einen Versuchsbetrieb empfiehlt. Dieser ganzjährige fahrplanmässige Zubringerdienst von Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten würde jährlich Fr. 30 000.- erfordern, ein solcher nach und vom Strandbad Seerose zur Bade- und Wandersaison an Samstagen und Sonntagen Fr. 4000.-. Auf der Strecke Bettwil - Fahrwangen-Meisterschwanden befördert ein Schulbus die Schulkinder zu den einzelnen Schulhäusern. Die

Konzession wäre zu ändern und der Schulbus auf der Strecke Bettwil - Fahrwangen-Meisterschwanden für den allgemeinen Verkehr freizugeben. Die Übernahme der betriebseigenen Personaltransporte entlang der WM-Strecke mit Schienenfahrzeugen der WM ist wegen der langen Anmarschwege nicht durchführbar. Mit einem Anschluss der WM an die Seetalbahn würde kein neuer Verkehrsmarkt erschlossen und es würden auch keine konkreten Bedürfnisse abgedeckt.“

Das Leitbild 1985

Im Zusammenhang mit dem Rahmenkredit VII des Bundes für die Förderung Konzessionierter Transportunternehmungen (KTU) für die Periode 1988 - 1992 hatte die Bahn ein Leitbild erstellt. Der Entscheid des Grossen Rates des Kantons Aargau vom 22. August 1979 auf Beibehaltung des Schienenverkehrs, die Streckenführung als Stichbahn, die Bevölkerungsentwicklung und das Industriewachstum im Einzugsgebiet bestimmten dessen Rahmen. Das davon abgeleitete Betriebskonzept und Investitionsprogramm zeigte deutlich, dass der

Schwerpunkt der Transportaufgaben auch in Zukunft beim Güterverkehr liegt. Der Güterverkehr ist aber ziemlich einseitig auf die Bauwirtschaft ausgerichtet. Eine Ergänzung durch andere Wirtschaftszweige ist nicht nur erwünscht, sondern auch möglich. Eine Verdichtung des Fahrplanes kann durch den regelmässigen Einsatz des zweiten Triebfahrzeuges erreicht werden. Da die Betriebsicherheit vorgeht, müssten in diesem Fall der Streckenblock und die automatische Zugsicherung entsprechend den einschlägigen Vorschriften ausgebaut werden.

Ausweitung des Geschäftsbereiches

Gemäss Art. 2 der Statuten der WM kann die Gesellschaft, sofern es in ihrem Interesse liegt, verwandte Verkehrsunternehmungen, wie Autobus- oder Trolleybusbetriebe einrichten und betreiben, deren Leitung übernehmen sowie sich an solchen beteiligen. Die beabsichtigte Einführung eines Busbetriebes am rechten Hallwilerseeufer 1987, Optionen in bezug auf ein Buskonzept der Regionalplanung unteres Bünzthal und einen Ortsbus in Wohlen veranlassten den Verwaltungsrat, eingehende Beratungen über eine Ergänzung des Leistungsangebotes und die Ausweitung des Geschäftsbereiches

zu führen. Das klare Ziel der Verhandlungen war die feste Absicht der WM, sich bei einer Realisierung der genannten Busprojekte ihren Anteil am Verkehrsaufkommen in der Region zu sichern. Die WM wird sich in Zukunft um alle Buskonzessionen in ihrem Einzugsgebiet bewerben. Die Betriebsführung soll von Fall zu Fall geregelt werden. Das schienengebundene Dienstleistungsangebot zwischen Wohlen und Fahrwangen ist als gegebene Tatsache zu betrachten.

Am 17. Oktober 1988 ist die WM-eigene Buslinie Sarmenstorf/Bettwil - Meisterschwanden - Tennwil - Seengen - Boniswil-Seengen eröffnet worden. Im

Einzelreiseverkehr war nach dem ersten Betriebsjahr eine vermehrte Benützung festzustellen, während der Abonnementverkehr stagnierte.

Unternehmensleitbild 1991

Der Rahmenkredit VII für die Periode von 1993 - 1997 gab der WM Anlass, ihre Unternehmensziele zu überdenken, neu zu formulieren und den veränderten Gegebenheiten anzupassen. Die Chancen stehen gut, den Anteil am Güterverkehrsmarkt in der Region nicht nur zu halten, sondern auszubauen. Anschluss- und Verbindungsgleise sind vorhanden. Die Standortgemeinde Villmergen fördert die gleichmässige weitere Erschliessung ihres Industriegebietes nach Kräften. Strukturelle Schwächen zeigen sich zeitweise in der völligen Belegung der Strecken- und Rangiergleise zwischen Wohlen und Villmergen. Die im Güterverkehr eingesetzten Triebfahrzeuge müssen wegen zu geringer Zugkraft und wegen Überalterung ersetzt werden. Die Anschaffungen dürften einige Millionen Franken kosten. Das Angebot im Güterverkehr entspricht den Bedürfnissen des Wagenladungs- und Stückgutkunden. Die Stückgüter sollten inskünftig direkt im Regionalzentrum Wohlen abgeholt und übergeben werden. Mit der direkten Strassen-transport-Lösung werden in Villmergen Schuppenräumlichkeiten frei, entfallen Rangiermanöver in Wohlen und Villmergen, wird der Güterumlauf beschleunigt, und die Transportgüter sind weniger Beschädigungen ausgesetzt. Im Reiseverkehr bleiben die Wettbewerbschancen gering und nicht ausbaubar. Die Anmarschwege zu den Stationen sind zu lang, die Fahrzeiten zum Umsteigebahnhof Wohlen zu kurz und es fehlt die Möglichkeit, mit direkten Zügen in die Zentren Lenzburg/Brugg/Aarau oder Zug/Luzern

zu gelangen. Damit ist die Marschrichtung gegeben: Die WM wird sich in Zukunft einerseits noch mehr der Lösung von Transportaufgaben im Güterverkehr zuwenden.

Die neuen Verhältnisse wie Bahn 2000, Taktfahrplan und anstehende Investitionen verlangen andererseits die Prüfung der Umstellung des Reiseverkehrs auf Strassenbetrieb. Der negative Entscheid des Grossen Rates des Kantons Aargau zu Betriebsumstellung der WM vom 22. August 1979 ist kein Freipass, der unerfreulichen Entwicklung im Personenverkehr tatenlos zuzusehen und die WM zur Museumsbahn werden zu lassen. Wer eine Unternehmung des öffentlichen Verkehrs nach modernen Management-Grundsätzen führt, wird die Unternehmungsaufgabe als Produktion und Verkauf von Transportleistungen definieren, wobei dem technischen Verkehrsmittel lediglich die Rolle einer bestimmten Arbeitsweise zukommt. Vereinfacht gesagt ist die Bahn leistungsfähig, der Bus ist es weniger, dafür ist er flexibler. Der Grosse Rat wird eine Umstellung des Reiseverkehrs erneut prüfen müssen unter Berücksichtigung der Vorteile für die Benutzer, die auf eine der Besiedlung angepasste Verkehrserschliessung und ein Mehrangebot an Fahrgelegenheiten angewiesen sind.

Personal

Was wäre eine Bahn ohne Personal. Ein Grundstock von treuen Mitarbeitern ist unerlässlich. Sicherheit im Bahnbetrieb ist oberstes Gebot. Deshalb sind gerade in einem kleinen Betrieb qualifizierte Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ein Kapital von unschätzbarem Wert. Das Personal der WM setzt sich zusammen aus zwei Mann im Werkstätte- und Unterhaltsdienst, vier im Rangierdienst und in der Reinigung, fünf im Fahrdienst und sechs im Stationsdienst. Ein Drittel dieser insgesamt 17 Personen wird auch für Arbeiten der Bremgarten - Dietikon-Bahn eingesetzt. Die WM darf

sich glücklich schätzen, dass ihr als keones Unternehmen ein Personal zur Verfügung steht, das treu zur Bahn hält. So ist es nicht verwunderlich, dass immer wieder Mitarbeiter mit 30 und mehr Dienstjahren in den Ruhestand verabschiedet werden können, die auch in schwierigen Zeiten lohnendere Angebote ausgeschlagen haben und zur Bahn gestanden sind. Während 30 Jahren hat der Ende Juni 1981 in den Ruhestand getretene Direktor Willy Zürcher die Geschicke der WM mitgeprägt. Seither führt sein Nachfolger Wilfried Fink den Ausbau und die Modernisierung weiter.

Die Zeit bleibt nicht stehen

In der denkwürdigen Abstimmung vom 7. Dezember 1987 haben die Schweizer Stimmbürger ein überwältigendes Bekenntnis zur BAHN 2000 abgelegt. Die Weichen sind gestellt, damit der Schweiz bis in einem Jahrzehnt ein leistungsfähiges und bis in die Regionen fein abgestimmtes Bahn- und Busnetz zur Verfügung steht, welches nicht nur den grossen Zentren, sondern auch den abseits gelegenen Randregionen nützt. Damit scheint die Förderung und der Ausbau des

öffentlichen Verkehrs gewährleistet. Für die Wohlen - Meisterschwanden-Bahn sind das Signale, ihren bisherigen Weg weiterzugehen, sich den neuen Erfordernissen zu stellen und Lösungen zu treffen, die auch in Zukunft Bestand haben und den auf sie angewiesenen Benützern jederzeit den besten Dienst erweisen. Der Weg hierfür ist frei, denn am 10. April 1991 hat der Bundesrat der WM für die Dauer von 50 Jahren, das heisst bis 14. April 2041, eine neue Konzession erteilt.