

Nächster Halt: Oberkulm



Informationsbroschüre zum Projektabschluss
neue WSB-Bahnhofanlage Oberkulm



Inhaltsverzeichnis

01	Grusswort	4
02	Geschichte	6
03	Projekt	12
	Die Anlage aus der Luft	14
	Projektfortschritte	16
04	Oberkulm und die Wynentalbahn	22
05	Persönliche Anekdote	24
06	Barrierefreies Reisen	26
	Anlagen und Technik	28
07	Führerstand	30
08	Salonwagen	32

01 Grusswort



Dr. Severin Rangosch
CEO der Aargau Verkehr AG (AVA)

Geschätzte Einwohnerinnen und Einwohner von Oberkulm

Es erfüllt mich mit Stolz und Freude, Ihnen mit dieser Informationsbroschüre den erfolgreichen Abschluss des Projekts neuer Bahnhof Oberkulm bekannt zu geben.

Dieses Projekt markiert einen wichtigen Meilenstein in der Modernisierung unserer Infrastruktur und trägt massgeblich zur Erhöhung der Sicherheit und Barrierefreiheit bei. Ein herzlicher Dank gilt Ihnen, den Anwohnerinnen und Anwohnern, für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung während der Bauphase. Uns ist bewusst, dass die teilweise sehr intensiven Bauarbeiten und die damit verbundenen Emissionen bei vielen von Ihnen Nerven und Geduld gefordert haben.

Sie werden in dieser Broschüre mit ihren faszinierenden historischen Bildern aber feststellen, dass die Bahn nicht zum ersten Mal eine Schlüsselrolle bei der Weiterentwicklung des Wynentals spielt.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Durchsicht und viel Freude an Ihrem neuen Bahnhof.



Roger Schmid
Gemeindevorsteher Oberkulm

Geschätzte Oberkulmerinnen und Oberkulmer

Seit dem ersten Projekt für einen neuen Bahnhof in Oberkulm sind einige Jahre vergangen. Die Entscheidung, nur noch eine Haltestelle statt zwei zu haben, wurde in der Gemeinde intensiv diskutiert.

Nach verschiedenen Anpassungen konnten die Arbeiten im Laufe des Jahres 2022 aufgenommen werden und wurden Mitte 2024 abgeschlossen.

Lärmbelästigungen, Nacharbeiten und vor allem verkehrstechnische Herausforderungen waren für die Bevölkerung sehr schwer zu ertragen. Nun, das Resultat lässt sich sehen und wir sind sehr stolz und zufrieden, dass der neue Bahnhof nach einem schwierigen Start die Gemeinde Oberkulm aufwertet.

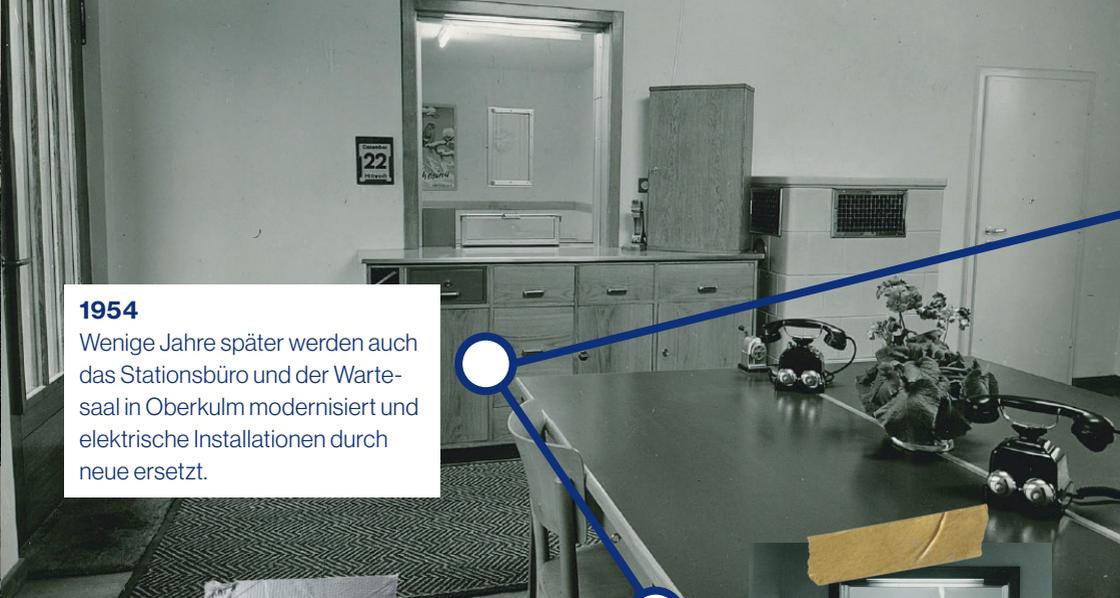
Ich möchte mich bei allen Beteiligten herzlich bedanken, vor allem bei der Bevölkerung von Oberkulm. Mit diesem herzlichen Dank wünsche ich der AVA eine unfallfreie Fahrt mit vielen Zuggästen in den kommenden Jahren.

02 Geschichte



5. März 1904
Die Wynentalbahn (WTB) wird eröffnet und Oberkulm erhält einen eigenen Bahnhof.

© Postkartenbuch der Stadt Aarau



1954
Wenige Jahre später werden auch das Stationsbüro und der Wartesaal in Oberkulm modernisiert und elektrische Installationen durch neue ersetzt.



1926
Die Station Oberkulm erhält einen Anschluss an die Wasserversorgung.

Kriegs-Fahrplan der Wynentalbahn

Alle Tage fahren nur die Wagenzüge		441	443	444	447	449	451	453
		Postzug						
von Richtung Olten	Ankunft	7:10	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10	19:10
" " Bözgen	"	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
" " Wohlen	"	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
" " Schönenfeld	"	8:10	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	20:10
Aarau S. B. B. Platz	ab	7:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15
Suhr Ausweiche	an	7:25	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25	19:25
von Zolingen	Ankunft	6:45	8:45	10:45	12:45	14:45	16:45	18:45
" " Lenzburg	"	7:05	9:05	11:05	13:05	15:05	17:05	19:05
Suhr Ausweiche	ab	7:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15
Gränichen-Station	"	7:30	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30	19:30
Bleien	"	7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45
Teufenthal-Birrach-Station	"	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00



1948
Anlässlich der Neubesetzung der Vorstandsstelle wird die Dienstwohnung in Oberkulm renoviert und die elektrischen und sanitären Installationen erneuert.

1939
Der Beginn des 2. Weltkrieges beeinflusst den Betrieb der Wynentalbahn. Geplante Sanierungen werden aufgrund der unsicheren Lage vorerst aufgeschoben.

1941-1943
Es folgt eine gründliche Revision und teilweise Neuverlegung des Gleises Oberkulm-Gontenschwil. Dabei werden die alten Kopfschienen durch neues, schwereres Profil ausgewechselt, das auf gründlich revidierten Schwellen verlegt wird. Zudem wird erstmalig bei den beiden Talbahnen eine windschiefe Aufhängung der Oberleitung vorgenommen.





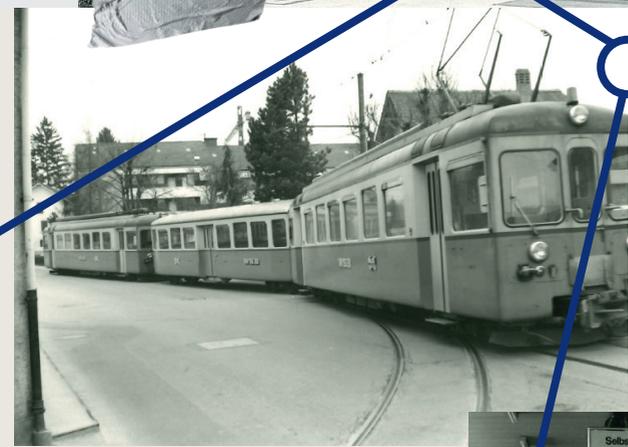
1962–1963
Das Streckengleis Oberkum-Gontenschwil wird saniert.



1973
Die neue Wartehalle bei der Station Oberkum Post wird in Betrieb genommen.



1966
In Oberkum wird ein Anschlussgleis für die neue Glasfabrik Trösch AG erstellt.



1978
Die Erweiterung der Gleisanlage in Oberkum ist vollendet. Die längeren Gleise ermöglichen das reibungslose Rangieren der Güterzüge. Der Güterverkehr auf dem WSB-Netz wird erst Ende 2012 eingestellt.

1970–1971
Nach einer 20-jährigen Vorgeschichte beginnen Anfang März die Bauarbeiten für die Eigentrassierung in Oberkum. Knapp ein Jahr später verkehrt die WSB nach Verkehrssanierungen auf eigenem, parallel zur Strasse verlaufendem Trasse.



Bahnhof Aarau

1980
Per 1. Juni wird der Taktfahrplan eingeführt. Das Bahnfahren wird attraktiver: Neu fährt zu jeder Stunde ein Zug.





1998
 Mit dem Ruhestand des Stationsvorstands Ernst Iff wird der Stationsschalter in Oberkulum am Freitag, 17. Juli, zum letzten Mal bedient, dies unter anderem wegen geringen Umsatzes.

2016
 Die beiden bestehenden Haltestellen Oberkulum und Oberkulum Post sind nicht ausreichend behindertengerecht und sollen deshalb zu einer einzigen, neuen Bahnhofanlage zusammengefasst werden. Für das bevorstehende Bauvorhaben wird das sogenannte Plangenehmigungsverfahren (PGV) eingereicht.



1991
 In Oberkulum werden die Perronkanten an die Höhe der neuen Niederflurzüge angepasst: 32cm ab Schienenoberkante.



1995
 Die abgeschlossenen Sanierungsarbeiten auf dem Niveauübergang Neudorfstrasse Oberkulum verhelfen zur Verbesserung der Sicherheit.



2022
 Im Herbst beginnen die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof Oberkulum. Die beiden ehemaligen Haltestellen werden aufgehoben. Während der Bauphasen verkehren mehrmals Ersatzbusse.

2024
 Nachdem die neue Bahnhofanlage im Oktober 2023 in Betrieb genommen worden ist, kann das Projekt im Sommer 2024 endgültig abgeschlossen werden.



03 Projekt

Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Oberkulm endet eine über zehnjährige Projektgeschichte. Die intensiven Bemühungen von Aargau Verkehr, der Gemeinde und dem Kanton haben sich gelohnt: Der neue Bahnhof erfüllt sämtliche Anforderungen an barrierefreies Reisen, und alle Zu- und Übergänge sind nach den neuesten Sicherheitsstandards gesichert.

Die Planung und der Bau einer modernen Bahninfrastruktur sind langfristige Vorhaben – ein Projekt für die Zukunft. Der bisherige Bahnhof Oberkulm und die Haltestelle Oberkulm Post konnten aufgrund ihrer begrenzten räumlichen Möglichkeiten zwei wesentliche Anforderungen nicht mehr erfüllen: die Aufnahme längerer Züge und die barrierefreie Zugänglichkeit.

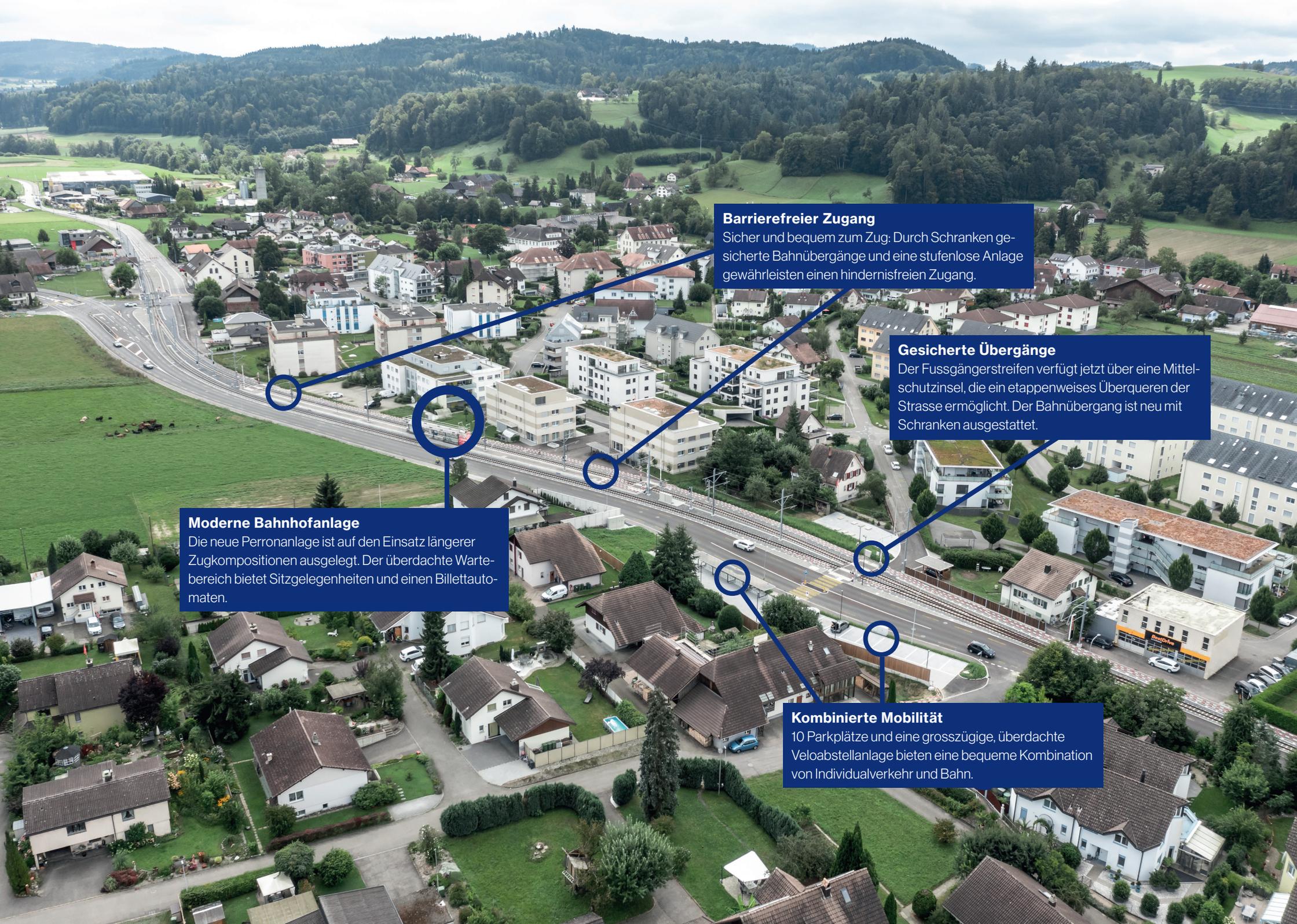
Einige mögen denken, dass eine Anpassung der bestehenden Anlagen möglich gewesen wäre. Doch die aktuellen gesetzlichen Bauvorgaben und Regularien liessen dies nicht zu. Daher wurde die beste Lösung in der Errichtung eines neuen, zentral gelegenen Bahnhofs gefunden und sorgfältig geplant. Dabei ist klar, dass der neue Standort bedeutet, dass einige Fahrgäste nun einen längeren oder kürzeren Weg zur Station haben. Leider liess sich dies nicht vermeiden, aber die zentrale Lage des neuen Bahnhofs bringt langfristig viele Vorteile für die gesamte Gemeinde.

Für den Bau des neuen Bahnhofs musste Platz geschaffen werden. Dies erforderte eine Verschiebung der Kantonsstrasse um bis zu 1,5 Meter. Zwei neue, mit Barrieren gesicherte Übergänge sorgen für den sicheren Zugang zum Mittelperron über Gleis 1. Bestehende Bahnübergänge, die nur einfach gesichert waren, wurden entweder mit Schranken nachgerüstet oder komplett aufgehoben. Diese Massnahmen verbessern die Sicherheit entlang der Strecke der WSB.

Zur Förderung der kombinierten Mobilität wurde eine neue Park-and-Ride-Anlage mit 10 Parkplätzen und einem grosszügigen Velounterstand errichtet.

Wir danken der Bevölkerung für ihr Verständnis und ihre Geduld während der Bauarbeiten. Dieses Projekt stellt einen wichtigen Schritt in die Zukunft dar, und Ihre Unterstützung war von unschätzbarem Wert. Gemeinsam wurden die Voraussetzungen für eine moderne und sichere Bahninfrastruktur geschaffen, die Oberkulm langfristig zugutekommt.





Barrierefreier Zugang

Sicher und bequem zum Zug: Durch Schranken gesicherte Bahnübergänge und eine stufenlose Anlage gewährleisten einen hindernisfreien Zugang.

Gesicherte Übergänge

Der Fussgängerstreifen verfügt jetzt über eine Mittel-schutzinsel, die ein etappenweises Überqueren der Strasse ermöglicht. Der Bahnübergang ist neu mit Schranken ausgestattet.

Moderne Bahnhofanlage

Die neue Perronanlage ist auf den Einsatz längerer Zugkompositionen ausgelegt. Der überdachte Wartebereich bietet Sitzgelegenheiten und einen Billettautomaten.

Kombinierte Mobilität

10 Parkplätze und eine grosszügige, überdachte Veloabstellanlage bieten eine bequeme Kombination von Individualverkehr und Bahn.

Aargau Verkehr bedankt sich bei allen am Projekt beteiligten Unternehmen für die professionelle Zusammenarbeit.

Projektfortschritte



1 Juni 2017
Das Projekt liegt mit Möglichkeit zur Stellungnahme auf. Der ganze Projektperimeter wird abgesteckt: wo möglich mit Holzprofil, andernfalls mit Nägeln.

2 Oktober – Dezember 2022
Erste Baumassnahmen erfolgen: die Erstellung des Installationsplatzes sowie der Lärmschutzwand gegenüber Privatgrundstücken.

3 November 2022 – Mai 2023
Um Platz für den neuen Bahnhof Oberkulm zu schaffen, muss die Strasse jeweils bis zu 1.5 Meter verschoben werden.

4 Juni – Juli 2023
Die Bauarbeiten für das Gleis 1 und einen Teil des Mittelperrons beginnen, während der Bahnverkehr noch über das bestehende Gleis verkehrt (zu diesem Zeitpunkt sind die beiden Haltestellen Oberkulm Post und Oberkulm noch in Betrieb).

5 Juli 2023
Die Weiche 1 sowie eine provisorische Verschwenkung im südlichen Teil des neuen Bahnhofs werden eingebaut. Der Bahnbetrieb verkehrt fortan über Gleis 2, aber vorübergehend noch ohne Halt.

6 August – Oktober 2023
Der Mittelperron wird mit sämtlichen Werkleitungen und Fundamenten für das Perrondach sowie Infotainment (Billettautomat und Infostelen) erstellt.

7 Oktober 2023
Mit dem Einbau der Weiche 2 werden die neuen Gleise 1 und 2 definitiv ans Streckennetz angeschlossen.

8 Mai 2022 – Oktober 2023
Teilbetriebnahme des neuen Relaisstellwerks in Oberkulm: Es erfolgen die Installation der Aussenanlage, das Update der Leittechnik in der Zugstelle Aarau sowie Anpassungen in Nachbarstationen.



Projektfortschritte

Oktober 2023

Mit der Inbetriebnahme des neuen Stellwerks werden die alten Haltestellen aufgehoben und der neue Bahnhof somit auch für Fahrgäste offiziell freigegeben.

Oktober 2023 – Februar 2024

Der Einbau des neuen Stellwerks erfolgt: die Installation der Aussen- und Innenanlage kann abgeschlossen und die Schnittstellen zu den Nachbarstationen finalisiert werden.

November 2023 – Januar 2024

Es folgt der Neubau der Teilstrecke Neudorfstrasse bis Gontenschwilerstrasse; der Bahnverkehr wird über das alte Gleis 2 geführt. Die Wetterverhältnisse erschweren die Arbeiten erheblich.

Januar – Februar 2024

Die Aufhebung des alten Gleises 2 erfordert eine dreiwöchige Grosssperrung. Um das Verkehrsaufkommen mit den Ersatzbussen bewältigen zu können, wird diese während der Sportferien durchgeführt.

März – Mai 2024

Auf dem ganzen Projektperimeter finden diverse Deckbelageinbauten statt.

Mai 2024

Auf der ganzen Kantonsstrasse wird ein Flüsterbelag eingebaut.

Mai – Juni 2024

Der Installationsplatz wird aufgehoben und parallel dazu der Veloständer sowie die Park-and-Ride-Anlage erstellt.

Juli – September 2024

Im Sommer erfolgen mit Rückbauten von Installationsflächen sowie der Instandstellung der privaten Grundstücke letztendlich die Fertigstellungsarbeiten.



23



11
953



04 Oberkulm und die Wynentalbahn



Die Pläne für eine Wynentalbahn reichen in die 1860er-Jahre zurück, als man sich in den südlichen Aargauer Tälern einen direkten Anschluss an die geplante Gotthardlinie erhoffte. Weiter hielt der Präsident des Initiativkomitees für eine Wynentalbahn, der Gontenschwiler Pfarrer Achilles Zschokke, die Bahn für ein taugliches Mittel, um der seit der Jahrhundertmitte grassierenden Abwanderung entgegenzuwirken. Von dieser war Oberkulm besonders stark betroffen, das rund einen Drittel seiner Bevölkerung verlor. Ein Bevölkerungswachstum, das erst um 1950 wieder kompensiert werden konnte, als die Gemeinde dank beschleunigter Züge in den Pendelbereich von Aarau geriet.

Das erste Wynentalbahn-Projekt von 1871 sah eine Normalspurbahn von Aarau nach Beinwil mit dortigem Anschluss an die Seetalbahn nach

Rotkreuz und die Gotthardbahn vor. Eine eigene Station für Oberkulm war nicht geplant, der Unterkulmer Bahnhof im Häxacker hätte beide Gemeinden bedient. Spätere Projekte, letztendlich gar um 1960, beinhalteten einen Bahnhof in westlicher Tallage in der Wuermatt.

Eine Strassenbahn wurde erstmals um 1880 diskutiert. Der endgültige Entscheid zugunsten einer meterspurigen elektrischen Strassenbahn mit Güterverkehr auf Rollböcken, dem dann zum modernsten verfügbaren Verkehrssystem, fiel erst, nachdem die Schwesterbahn im Suhrental Ende 1901 den Betrieb mit gutem Erfolg aufgenommen hatte.

Gemäss Vorstellungen der Bahndirektion wäre die Stationsanlage dort gebaut worden, wo sich – Ironie der Geschichte – heute die neue befindet.

Auf Wunsch der Gemeinde wurde sie aber im Spickel zwischen der Kantonsstrasse nach Zetzwil und der Strasse nach Gontenschwil angelegt. Wovon auch der Rössliwirt profitierte, konnte er doch der WTB einen Teil des Stationsareals für gutes Geld verkaufen. Zudem fungierte er ab der Betriebsaufnahme im Frühling 1904 als Teilzeitvorstand. Allerdings wurde er nach kurzer Zeit davon entbunden, das Auseinanderhalten der Einnahmen für Bier und Wein bzw. Billette und Güterfracht bot ihm offenbar Probleme. Zusätzlich zur Stationsanlage wurde eine Haltestelle beim Postbüro eingerichtet. Täglich fuhren anfangs 7 bis 10 Personenzugspaare, dazu kam zeitweilig ein Arbeiterzug frühmorgens nach Menziken.

Je nach Frachtaufkommen fuhren ausser sonntags in beide Richtungen zwei bis drei Güterzüge mit Normalspurwagen auf Rollböcken. Damit konnte die industrielle Entwicklung im Wynental, wie von Pfarrer Zschokke erhofft, massiv angekurbelt werden, am stärksten etwa in Unterkulm und Teufenthal. In Oberkulm dagegen beschränkte sich der Güterverkehr lange auf Gewerbecprodukte und langwirtschaftliche Erzeugnisse inkl. Viehtransporte. Eine industrielle Entwicklung erfuhr die Gemeinde erst in der Hochkonjunktur, als sich einige Firmen wie Trösch und Romay südlich der Station niederliessen.



Autor
Thomas Eichenberger

Thomas Eichenberger (*1959) wohnte 20 Jahre lang in der Dienstwohnung des WSB-Stationsgebäudes in Teufenthal. Nach der Matura an der Alten Kantonsschule Aarau studierte er in Zürich Geschichte. Nach 35 Dienstjahren an der ETH im Personalbereich und in der Bibliothek ist er seit kurzem pensioniert und beschäftigt sich mit Themen der Verkehrs- und Innovationgeschichte der Schweiz im 19. und 20. Jahrhundert. 2022 wurde sein Buch «Vom Gotthardzubringer zur S-Bahn. Die Wynental- und Suhrentalbahnen» im Chronos-Verlag veröffentlicht: www.chronos-verlag.ch/ode/28387



Urs Bader
Oberkulm

Am 1. August 1942 erblickte ich das Licht der Welt. Ich wuchs am Fusse des Distelbergs in Unterentfelden im Haus 108, unmittelbar an der Hauptstrasse, auf. Gegenüber verlief das Trasse der damaligen Aarau-Schöftland-Bahn (ab 1958 dann die Wynental- und Suhrentalbahnhof), welche mich mein ganzes Leben lang begleitet hat.

In meiner Jugendzeit war es immer etwas Besonderes, mit dem damaligen «Tram» nach Aarau zu fahren. Wagenführer und Kondukteur waren für mich in ihren beeindruckenden Uniformen schon fast Halbgötter. Während meiner Schul- und Lehrzeit als Elektromonteur bei den industriellen Betrieben der Stadt Aarau

durfte ich jeweils im Winter das Tram benützen. Anders als heute musste der Triebwagenführer seine Arbeit im Führerstand noch stehend verrichten. Hinter ihm war genügend Platz für zwei bis drei Fahrgäste.

Nie habe ich es vorgezogen, in den üblichen Waggons zu sitzen, sondern schaute stattdessen gebannt der Arbeit des Lokführers zu. Mit der Zeit hatte ich jede seiner Bewegungen verinnerlicht. Ich wage gar zu behaupten, dass ich im Notfall den Zug zum Stillstand hätte bringen können, inklusive Sicherung durch die Handbremse. Vergleicht man heute den Führerstand von damals mit dem heutigen des neuen Saphirzuges, ist das wie Tag und Nacht. Mit der stetig fortschreitenden Bahntechnik wurde auch die Fahrgeschwindigkeit erhöht. Vorbei sind die Zeiten, als wir als Lausbuben dem langsam Distelbergwärts fahrenden Zug hinterherrannten, aufsprangen und ein Stück auf der Plattform des hintersten Wagens mitfuhren.

Einmal hätte uns der Kondukteur fast erwischt. Er sprang ab und rannte uns sofort hinterher, erkannte aber schnell, dass seine Mühe vergeblich war. Er kehrte um und erreichte im Laufschrift wieder seinen Arbeitsplatz an der Haltestelle Distelberg, wo sein Kollege, der Lokführer, geduldig auf ihn wartete.

«Die WSB hat mich mein ganzes Leben lang begleitet.»

Nach meiner Lehrzeit begann ich meine Arbeit an der Buchserstrasse in Aarau bei Radio Bolliger – die Bahn wiederum direkt vor der Nase. Neunundvierzig Jahre musste ich täglich beim Hin- und Wegfahren aufpassen, dem immer häufiger vorbeifahrenden Zug nicht zu nahe zu kommen. Wenn ich heute in Oberkulm jetzt von meinem Balkon aus die in Richtung Menziken oder Aarau fahrenden Züge beobachte, kommen die Erinnerungen hoch, besonders nach dem Bau der neuen Haltestelle in Oberkulm. Ja, ich liebe die Bahn und den ausgezeichneten Fahrkomfort bei gelegentlichen Fahrten nach Aarau.



Alte Zugkomposition der WSB BFe 4/4, Aufnahme aus dem Jahr 1958.
@www.bahnbilder-von-max.ch



06 Barrierefreies Reisen

Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann besonders für Menschen mit Behinderungen, Senioren und Fahrgäste mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck herausfordernd sein. Aargau Verkehr setzt sich seit Jahren für die Mobilität aller ein und investiert kontinuierlich in moderne Fahrzeuge sowie die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen, um Hürden wie Treppen und nicht stufenfreie Zugsabteile bald der Vergangenheit angehören zu lassen.

Bauliche Gegebenheiten erfordern oft zeitaufwendige und kostenintensive Umbaumaßnahmen. Die Planung barrierefreier Infrastruktur erfordert zudem eine enge Zusammenarbeit mit Gemeinden, Planern und Betroffenen.

Trotz zahlreicher Umbauten durch Aargau Verkehr konnten nicht alle Haltestellen bis zum Fristende 2023 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) angepasst werden.

Grund sind komplexe Projekte, Genehmigungen und fehlende Ressourcen bei Transportunternehmen und den bewilligenden Behörden, die zu

Verzögerungen führen. Zudem setzt Aargau Verkehr öffentliche Gelder effizient ein, indem bauliche Massnahmen mit zukünftigen Arbeiten in Gesamtprojekten gebündelt werden.

Für hilfsbedürftige Reisende werden kostenlose Assistenzdienste angeboten. Mehr dazu lesen Sie auf der nächsten Seite.

Nützliche Informationen zum Thema



Mehr Zeit zum Einsteigen

Durch Betätigen des speziellen Türtasters mit Rollstuhlsymbol bleiben die Türen unserer Züge länger geöffnet. Dies ermöglicht Ihnen einen stressfreien Ein- und Ausstieg.



Alle Informationen zum Thema finden Sie auf aargauverkehr.ch/handicap.



SBB Contact Center Handicap

Schweizweit stehen Reisenden mit eingeschränkter Mobilität für Reisen mit dem öffentlichen Verkehr kostenlose Unterstützungsleistungen zur Verfügung.

Das SBB Contact Center Handicap organisiert professionelle Hilfe fürs Ein- und Aussteigen auf nationalen Stützpunktbahnhöfen und berät Sie über die Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Zügen.

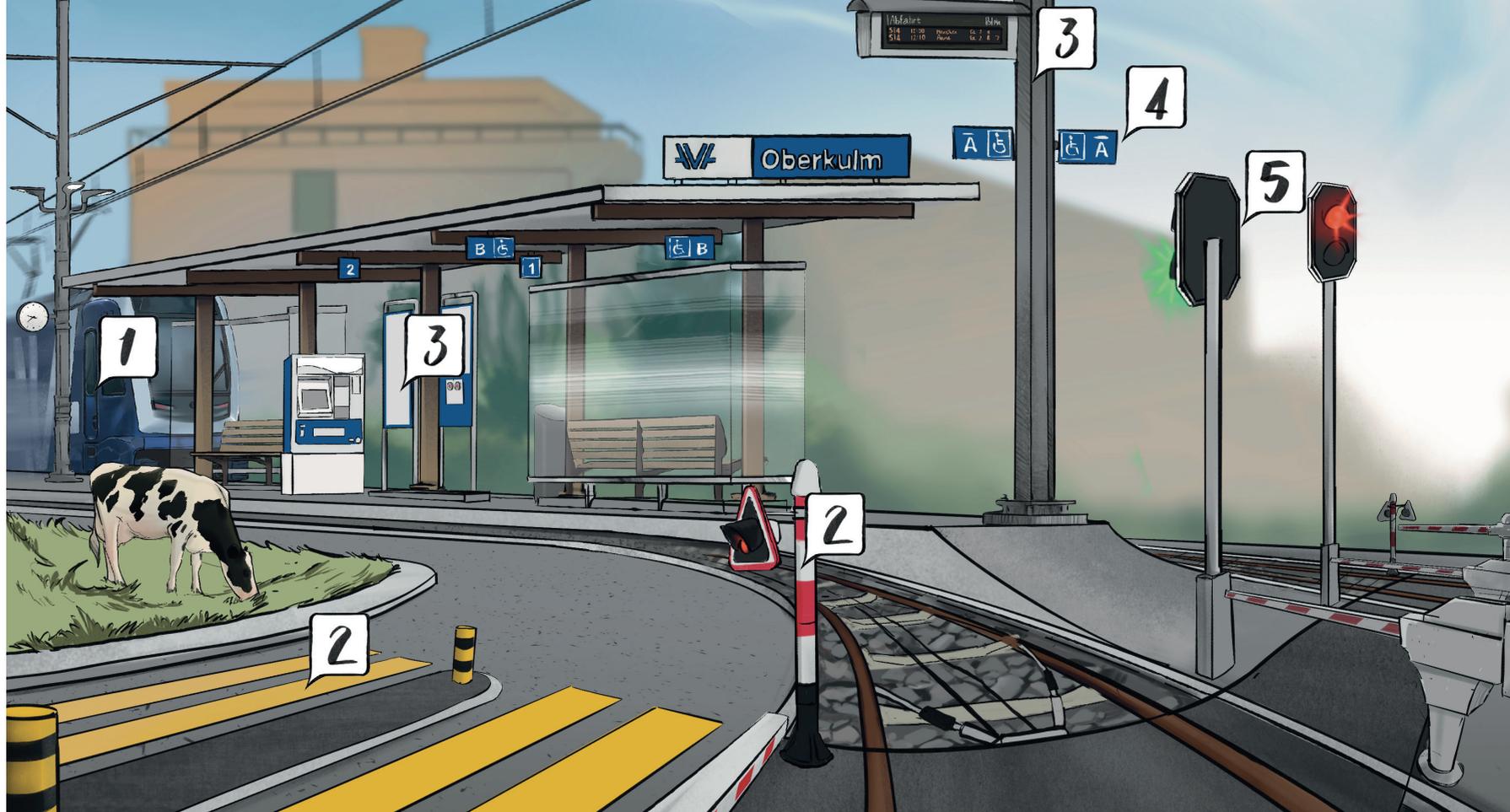
Telefon 0800 007 102
(kostenlos, täglich 6–22 Uhr)



Wyntental- und Suhrentalbahnhof (WSB)

Rund zwei Drittel aller Haltestellen sind barrierefrei zugänglich. Für Reisen von/zu den nicht barrierefreien Haltestellen erhalten Reisende mit eingeschränkter Mobilität Unterstützungsleistungen bei vorgängiger Anmeldung über das Contact Center Handicap.

Alle auf dem Netz der WSB eingesetzten Züge verfügen über mindestens einen komfortablen Niederflureinstieg. Ein entsprechender Buchstabe am Abfahrtsanzeiger gibt an, in welchem Einstiegsbereich (A, B, C) sich dieser befindet.



Anlagen und Technik

1 Moderne Niederflur-Triebfahrzeuge bieten einen niedrigen Einstieg für barrierefreies Ein- und Aussteigen. Spezielle Abteile bieten Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.

Gewusst? Die Züge der WSB fahren mit 750 Volt Gleichstrom.

2 Höchste Sicherheit dank Übergängen mit Barrieren, Blinkern und Rundumleuchten. Mittelschutzinseln bei Fussgängerstreifen ermöglichen das Pausieren und ein stressfreies Überqueren.

Gewusst? Bei Störungen wird der Übergang im Schritttempo und mit akustischen Warnsignalen befahren.

3 Billette und Abos kaufen sowie Fahrplan- und Netzinfos erhalten. Haltestellen bieten akustische Durchsagen, dynamische Anzeiger und Bedarfshalte-Taster.

Gewusst? Das Lokpersonal erkennt durch ein Signal vor der Haltestelle, ob jemand einsteigen möchte.

4 Markierte Bereiche zeigen, wo die barrierefreien Abteile sind, und erleichtern so das Warten und den Einstieg.

Gewusst? Mit dem Erhalt der neuen «Saphir II»-Züge ab 2026 wird die gesamte WSB-Flotte barrierefrei.

5 Die Sicherungsanlagen lenken und überwachen die Züge permanent. Die Leitstelle in Aarau bedient die Anlagen.

Gewusst? Ohne regelmäßiges Betätigen gewisser Hebel oder Pedale im Führerstand wird automatisch eine Schnellbremsung ausgelöst.

07 Führerstand



Führerstand Bse 4/4

Führerstand ABe 4/12 «Saphir»

Die Arbeit des Lokführers hat sich von körperlicher Arbeit hin zur Überwachung komplexer Systeme gewandelt.

Im frühen 19. Jahrhundert waren die Führerstände der Dampflokomotiven einfach und offen, ohne Schutz vor Witterung. Die Steuerung erfolgte mechanisch über Hebel und Ventile, und Anzeigen beschränkten sich auf einfache Manometer.

Erste Verbesserungen

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die Führerstände durch schützende Kabinen ergänzt. Die Steuerung blieb mechanisch, aber ergonomischer. Die Überwachungssysteme für Kessel- druck, Wasserstand und Geschwin- digkeit wurden präziser, und die Bremssysteme wurden zuverlässiger.

Die Moderne beginnt

Mit elektrischen und dieselbetrie- benen Lokomotiven im 20. Jahrhundert änderte sich der Führerstand grund- legend.

Elektrische Steuerungen ersetzen mechanische Hebel, und die Führer- stände wurden geschlossener und komfortabler. Diesellokomotiven erfor- derten zusätzliche Überwachungssys- teme, wie Geschwindigkeitsmesser und Funkanlagen.

Beginn des digitalen Zeitalters

Ab den 1970er-Jahren wurden Führer- stände digitalisiert, mit Bildschirmen und automatisierten Systemen. Mo- derne Lokomotiven sind weitgehend digitalisiert, mit Touchscreens und fortschrittlichen Sicherheitssystemen.

Die Entwicklung der Führerstände zeigt den beeindruckenden Wandel von mechanischen Steuerungen hin zu hochentwickelten, digitali- sierten Systemen, die zunehmend automatisiert arbeiten. Während die ursprünglichen Lokführer körperlich anspruchsvolle Arbeit leisteten, be- steht die heutige Aufgabe vor allem in der Überwachung komplexer Syste- me und der Aufmerksamkeit auf die Strecke.

- | | | |
|--|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Zugfunk | 5 Video/Fahrgastinfo | 9 Fahrrichtungsschalter |
| 2 Bediengerät Zugbeeinflussung ZSL90 | 6 Tacho/Sicherheitssysteme | 10 Bedienbildschirm |
| 3 Direkte Bremse (Druck- luft), Notbremsschalter | 7 Diagnosebildschirm | 11 Scheibenwischer/Spiegel |
| 4 Tastenschalter (Türbedienung, Horn, Beleuchtung, Sander etc.) | 8 Fahr-/Bremshebel | 12 Pedal Sicherheitssteuerung |



Schon gesehen?

Alle Bahnstrecken von Aargau Verkehr sind aus der Lokführerperspektive auf YouTube in voller Länge erlebbar. youtube.com/@aargauverkehr

Autor

Andreas Peer, Ausbildungslokführer WSB



«Als Lokführer kann ich sagen: Dieser Beruf bietet weit mehr als Technik. Der Blick auf die vorbeiziehende Land- schaft, die Verantwortung für Fahrgäste und die Rolle im Bahnverkehr machen den Beruf einzigartig. Wer Verant- wortung, technischen Anspruch und tägliche Abwechslung sucht, findet im Lokführerberuf genau das Richtige. Werden Sie Teil einer stolzen Tradition und gestalten Sie die Zukunft der Mobilität mit!»

Mehr zur Ausbildung als Lokführer/-in finden Sie auf:
aargauverkehr.ch/jobs

Der Salonwagen in der Werkstatt Schöffland

Der Verein Pro Salonwagen WSB will den über 120 Jahre alten «Salonwagen», den Bse 4/4 Nr. 116, wieder auf die Schienen bringen. Erfahren Sie hier mehr über dieses Liebhaberprojekt.

Der Triebwagen wurde 1901 bei der Schweizerischen Wagonsfabrik in Schlieren gebaut und anschliessend an die Aarau-Schöffland Bahn (AS) ausgeliefert. Nach unermüdlichem Einsatz und diversen Umbauten wurde er ab 1982 als bekannter und beliebter Salonwagen auf der Strecke der Wynental- und Suhrentalbahn eingesetzt. 2012 wurde das Fahrzeug ausgemustert und an die Firma Bertschi in Reinach AG abgegeben. Mittlerweile ist das Fahrzeug wieder auf den Gleisen und in Besitz der Aargau Verkehr AG (AVA).

Wir suchen Unterstützung

Als Vereinsmitglied oder Sponsor leisten Sie einen wichtigen Beitrag zu unserem Projekt. Im Rahmen der Freiwilligenarbeit sind wir stets an motivierten helfenden Händen interessiert, welche im handwerklichen Bereich an der Restaurierung mithelfen.

Verein Pro Salonwagen WSB, c/o Aargau Verkehr (AVA), Postfach, 5001 Aarau
www.pro-salonwagen-wsb.ch, info@pro-salonwagen-wsb.ch

Das Ziel des Vereins

Der beliebte Salonwagen Bse 4/4 Nr. 116 der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) soll wieder fahren!

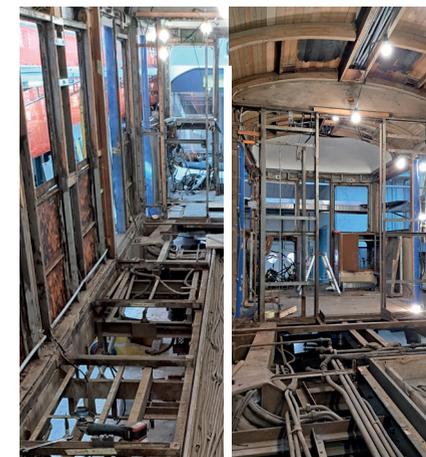
Nun wird in enger Zusammenarbeit mit der Werkstatt von Aargau Verkehr die Instandsetzung dieses historischen Fahrzeuges erfolgen. Besitzer dieses Fahrzeuges wird aus rechtlichen und bahntechnischen Gründen die Aargau Verkehr AG (AVA). Sie will den fahrenden Zeitzeugen im Originalzustand wieder auf der Strecke der Wynental- und Suhrentalbahn für Extrafahrten einsetzen. Aber auch der Verein Pro Salonwagen WSB wird künftig Fahrten mit dem restaurierten Triebwagen durchführen und dessen Erhalt sichern.

So steht es um das Projekt heute

Das Jahr 2023 war für den Verein Pro Salonwagen WSB von grosser Bedeutung, da wir unsere Bemühungen fortsetzten, den historischen WSB-Triebwagen BSe 4/4 116 zu restaurieren und zu erhalten. Trotz der Herausforderungen, die die weltweite Pandemie mit sich brachte, konnten wir unsere Mission vorantreiben und Erfolge erzielen. Im Jahr 2023 haben wir bedeutende Fortschritte bei der Restaurierung gemacht. Unter anderem haben wir die komplette Überarbeitung und Sanierung der Fahrmotoren und weiterer Komponenten abgeschlossen. Unsere Bemühungen, die Öffentlichkeit über das Triebfahrzeug aufzuklären, wurden im vergangenen Jahr intensiviert. Wir haben den Informationsfluss zu den Mitgliedern durch unser Vereinsmagazin INFO-Aktuell weiter gefördert, um das Bewusstsein für den kulturellen und historischen Wert zu schärfen. Darüber hinaus haben wir unsere Präsenz in den sozialen Medien verstärkt, um ein breiteres Publikum zu erreichen und unsere Arbeit einem grösseren Publikum zugänglich zu machen. Der Erfolg unseres Vereins beruht massgeblich auf der Zusammenarbeit mit Partnern und Interessengruppen. Im Jahr 2023 konnten wir unsere Partnerschaften weiter ausbauen und neue Kooperationen eingehen, um unsere Ziele effektiver zu verfolgen. Wir haben mit Gleichgesinnten, Vereinen und Eisenbahnunternehmen zusammengearbeitet,

um unsere Restaurierungsprojekte zu unterstützen und unsere Ressourcen und das Wissen zu erweitern. Dank grosszügiger Spenden und Fördermittel konnten wir unsere Projekte im Jahr 2023 erfolgreich finanzieren. Wir sind unseren Unterstützern zutiefst dankbar für ihre fortwährende Hilfe, die es uns ermöglicht hat, unsere Mission voranzutreiben und die Geschichte des Triebwagens zu bewahren.

Für die kommende Zeit streben wir an, unsere Restaurierungsprojekte weiter voranzutreiben und neue Wege zu finden, um die Öffentlichkeit für das kulturelle Erbe der Salonwagen zu begeistern. Wir werden unsere Bemühungen um Fundraising und Partnerschaften verstärken, um unsere Ziele zu erreichen und die Zukunft des Vereins zu sichern.



Innenansicht des Salonwagens



Aarau

Saphir 72

TGV

vanoli.ch

Herausgeberin

Aargau Verkehr AG (AVA)
Hintere Bahnhofstrasse 48
5000 Aarau

in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Oberkulm

Redaktion und Layout

Michael Briner
Aline Staeger
Sandra Germann

Kontakt

medien@aargauverkehr.ch



**Aargau
Verkehr**