



# Die Aargauische Südbahn

Transitachse der SBB



Von der Aargauischen Südbahn profitierte auch die Torfausbeutung im Bünzermoos. Während des 1. und 2. Weltkrieges wurden in Muri zeitweise täglich Güterzüge mit Torben (gepresste und luftgetrocknete Briketts aus Torf) beladen. Das Bild (links) wurde 1918 aufgenommen.

## Teil der Nord-Süd-Transversale NEAT

Die Aargauische Südbahn gehört heute zur Nord-Süd-Transversale NEAT der Schweiz und verbindet Nordeuropa mit Italien. Seit 1881 ist die harmonisch in die Landschaft des Bünz- und Reusstals eingebettete Strecke Lenzburg–Rotkreuz durchgehend befahrbar. Sie wurde 1881, ein Jahr vor der Eröffnung der Gotthardbahn, als direkte Verbindung zwischen dem damals existierenden Eisenbahnnetz, der Schweizerischen Centralbahn (SCB) und Nordostbahn (NOB) im Norden und der Gotthardbahn im Süden, in Betrieb genommen. Die Linie wurde vorerst von der Aargauischen Südbahn (ASB) und 1902 von den SBB übernommen.

Diese Strecke erschloss damals noch keine grösseren Städte, sondern führte durch den schwach besiedelten Kanton Aargau an diesen vorbei. Es dauerte ganze 15 Jahre, ehe die direkten Verbindungen Immensee–Luzern und Arth-Goldau–Zug–Zürich gebaut wurden. Fortan nahmen die Gotthard-Schnellzüge

praktisch ausschliesslich diese neuen, kürzeren Strecken nach Zürich bzw. Luzern. Die Südbahn blieb der lokale Zubringer im Personenverkehr und übernahm den Gütertransit Nord–Süd und entlastete so die grossen Zentren. 1966 wurde die Südbahnstrecke durchgehend auf Doppelspur ausgebaut und technisch modernisiert. Die Strecke wird heute ferngesteuert.

Die Südbahn ist auch heute eine Hauptachse des Güterverkehrs der Schweiz, die Züge aus dem Raum Basel und von der Ost-Westachse her werden über das Freiamt zum Gotthardtunnel geleitet. Massiv ausgebaut werden musste aber auch der Personenverkehr. Das im Vergleich zum Limmattal oder zum Raum Zug wenig überbaute Freiamt wird vor allem von Zürich und Zug her stark besiedelt. Um die so entstehenden Pendlerströme zu bewältigen, haben die SBB und die BDWM bei Stadler Rail modernstes Rollmaterial beschafft. Morgens und abends verkehren S-Bahnzüge – Halb- und Viertelstundentakt halten Einzug.



Heute verkehren «gewichtiger» Züge auf der Südbahnlinie. Im Bild eine Re 420 und eine Re 460, die gerne auch als Re 10/10 bezeichnet werden, da sie häufig im Doppelpaket vor schweren Güterzügen zum Einsatz kommen. Das Duo verfügt über eine Gesamtleistung von 12'600 kW (ca. 17'000 PS). Seit einigen Jahren sind häufig auch Lokomotiven der BLS, FS, DB und vieler Privatbahnen anzutreffen.

## Eingebettet in die Landschaft

Die weitgehend unberührte, sanfte Hügellandschaft zwischen Lindenberg und Reusstal, die Harmonie zwischen Landschaft und Bahn im südlichen Streckenteil, wie sie nur noch selten auf Hauptstrecken anzutreffen ist, geben der Bahn im Einklang mit Wäldern, Wiesen und Feldern einen ländlich-idyllischen Rahmen.