Aarauer Bahnhof-Kaleidoskop

Autor(en): **Erismann, Paul**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **62 (1988)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-558882

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 Ausdrucke 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Paul Erismann

Aarauer Bahnhof-Kaleidoskop

Fakten, Anmerkungen und Erinnerungen

Ein denkwürdiges Datum, der 20. Februar 1898. Denn an jenem Fasnachtssonntag stimmte das Schweizervolk unerwartet eindeutig der Verstaatlichung unserer damaligen fünf großen Privatbahngesellschaften zu. Diesem Plebiszit war ein heißer Kampf vorangegangen, bei dem die Gegner einander nichts geschenkt hatten, war doch damit einmal mehr die alte eidgenössische Fehde zwischen Zentralisten und Föderalisten aufgeflackert. Daß jene dann so klar obenaufschwangen, war selbst für die ohnehin siegesgewissen Staatsbahnfreunde eine Überraschung. Ihr Kampfruf hatte gelautet:

«Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!»

Eine andere Version war aber fast ebenso volkstümlich geworden: «Ab der Schine, d Bundesbahn chonnt!»
Der Aargau, von den zwei ihn bedienenden Gesellschaften in letzter Zeit nicht eben nobel behandelt, legte bei einer Stimmbeteiligung von 91,3 Prozent fast fünfmal mehr Ja als Nein in die Urnen. Die Zentralisten hatten an jenem Sonntagabend wahrlich Grund zum Feiern, besonders jedoch die stets so bundestreuen Aarauer, bei denen sich im Laufe der Jahre ein starker Groll gegen das Privatbahnsystem aufgestaut hatte. Eher noch freudiger als die andern ließen sie vom Hungerberg herunter Kanonenschüsse erdröhnen, ließen sie allerorten Raketen steigen und die nunmehr ins Leben getretenen Schweizerischen Bundesbahnen hochleben. Daß dann ausgerechnet von Aarau aus keine drei Jahre später der erste Bundesbahnzug losfuhr, wirkte wie das Tüpfchen auf dem i.
Die oben erwähnten fünf Privatbahngesellschaften waren: die *Nordostbahn* (NOB, Zürich), die *Centralbahn* (SCB, Basel), die *Jura-Simplon-Bahn* (J-S, Lausanne), die *Vereinigten Schweizerbahnen* (VSB, St. Gallen) sowie die *Gotthardbahn* (GB, Luzern). Eine sechste Gesellschaft, die *Nationalbahn* (SNB, Winterthur), existierte 1898 schon nicht mehr. Sie war zwanzig Jahre vorher in Zwangsliquidation geraten. Die Centralbahn betrieb nun die Strecke Aarau–Suhr–Zofingen, die Nordostbahn aber die Linie Suhr–Lenzburg–Wettingen. Das Volk nannte die beiden liebevoll «Nazibähnli», welche Bezeichnung damals noch keinen politischen Beigeschmack hatte. Die sogenannte *Südbahn* Aarau–Rotkreuz gehörte zur Domäne der SCB.

Treffpunkt Aarau

Die Bahnbauer, die für Aarau wichtig wurden, sassen in Zürich und Basel. Schade nur, daß sie nicht einheitliche Ziel-

tendenzen hatten! Die Zürcher visierten Basel und das benachbarte Ausland an, die Basler jedoch Luzern, den Gotthard und Italien. Daraus ergaben sich von Anfang an Differenzen, die sich auf das Eisenbahnwesen im Aargau ungünstig auswirkten. Der Wirrwarr war besonders groß, weil es damals noch den Kantonen oblag, die Konzessionen zu vergeben. Erst von 1872 an war dies Bundessache. Die Bau- und Betriebsbewilligungen für die wichtige Strecke Zürich–Aarau–Olten–Bern waren demnach von Zürich, Aargau, Solothurn und Bern erteilt worden. Von Osten (NOB) und von Westen (SCB) rückte man mit dem Gleisbau fast gleichzeitig gegen Aarau vor. Die Basler waren die schnellern.

Die Konzession der SCB reichte zwar nur bis zur Kantonsgrenze in der Wöschnau. Da man einen dortigen Bahnhof mit gutem Grund vermeiden wollte, fuhr die SCB pachtweise über den Damm und durch den Schanztunnel nach Aarau, wo sie den Anschluß an die NOB, welche die halbe Ostschweiz beherrschte, gewann. Diese kleine Korrektur war wirtschaftlich richtig und trug zur Steigerung der angestrebten und von den Aktionären erhofften Rendite bei. Weniger ökonomisch war hingegen der als unabdingbar betrachtete *Lokomotivwechsel* an der Gesellschaftsgrenze, was den Anhalt sämtlicher Züge in Aarau erforderte. Zu jener Zeit war daher im NOB-Bahnhof Aarau zweierlei Personal an der Arbeit zu sehen, und es gab zwei Lokomotivremisen und vielleicht auch unterschiedliche Signalisierungsarten. Diese Umständlichkeiten erhöhten aber zugleich die Bedeutung Aaraus.

Im Zeitalter des Dampfes

Während der ganzen Privatbahnzeit benützten die Gesellschaften Lokomotivtypen aus eigener Entwicklung; sie waren den Besonderheiten des befahrenen Geländes angepaßt. Da sie bis zur Verstaatlichung ausschließlich auf ihre Region beschränkt blieben, verliehen sie ihrem Netz jeweilen ein unverwechselbares Gepräge.

Nach der Gründung der SBB eroberten sich diese manchmal fast urzeitlich anmutenden Typen allmählich auch das gesamte Bundesnetz und konnten daher überall angetroffen werden. Als Buben waren wir für die Eisenbahn hell begeistert. Denn Auto und Flugzeug waren noch ausgesprochen unterentwickelt. Darum vermag ich mich gut an das langsam versinkende Dampfzeitalter mit seiner Vielfalt an Zugsmaschinen zu erinnern, wie sie durch unsern Bahnhof rollten oder täglich hinter dem Pestalozzi-Schulhaus und beim Bahnübergang Bankstrasse rangierten.

Noch in meiner Schulzeit gab es die «Salondampfer» der einstigen SCB zu sehen,

ferner alte «Gotthardschlitten» sowie «Habersäcke» aller Versionen, nicht zu vergessen die wendigen «Glätteisen» oder «Tigerli». Ich hörte auch das Lokomotivpersonal von den einstigen «Gartenhägli», den «Moguls», den «Bourbakis» und den «Naphthalis» erzählen, und die hochmodern wirkenden «Elefanten» (C 5/6) sah ich noch jahrelang vor Güterzügen tätig. Heute muß man sie im Verkehrshaus Luzern oder in Olten aufsuchen, wo diese schwerste und rassigste aller SBB-Dampfloks denkmalmäßig aufgestellt ist.

Die alten Typen der Privatbahnen traf ich vornehmlich auf Nebenlinien an. Veteraninnen der J-S arbeiteten zum Beispiel beim «Nazibähnli». Ich war, ihres Aussehens wegen, ganz verliebt in sie, während das zuständige Personal sie pietätlos als «alti Chäre» bezeichnete und keine Ruhe gab, bis diese romantischen Maschinen mit ihren hohen Schloten durch zeitgemäße «Habersäcke» (Eb 3/5) ersetzt waren, Tenderloks, die eine weit bessere Effizienz aufwiesen und vorwärts und rückwärts gleich schnell fahren konnten.

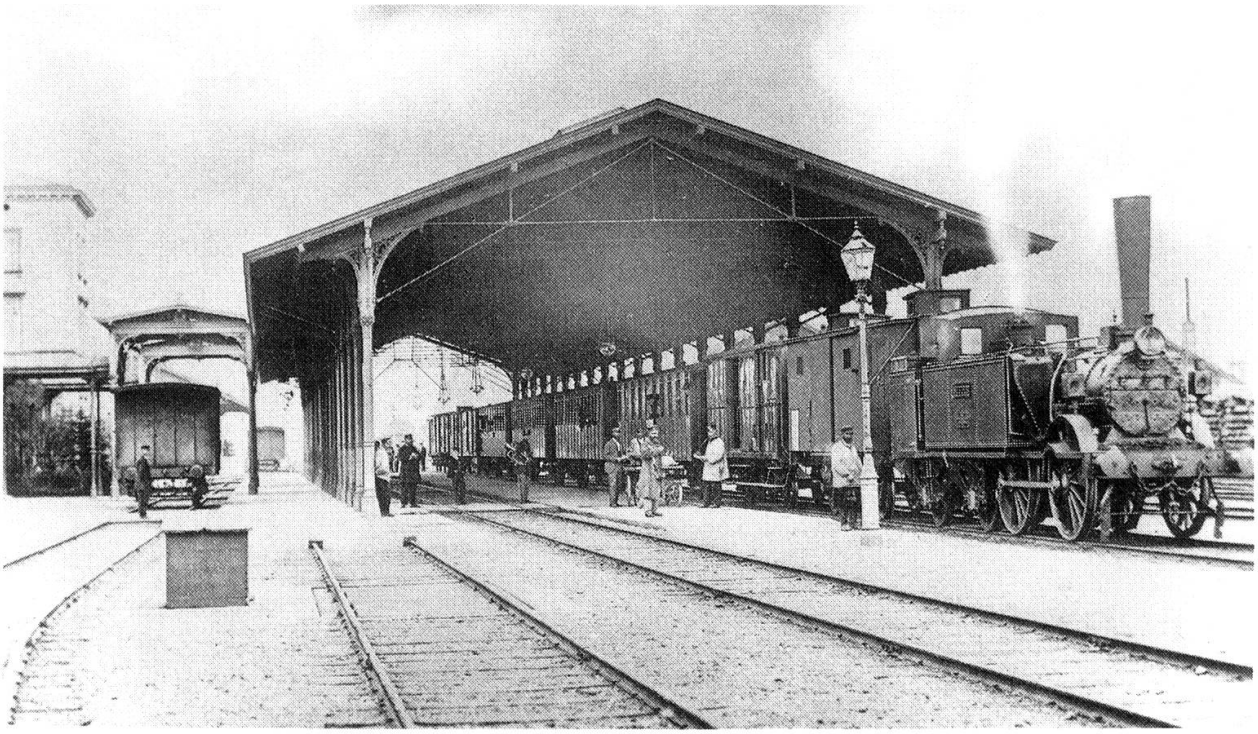
Der Dienst auf den Hauptlinien wurde von den SBB in zunehmendem Maße mit modern gestalteten, kraftvollen Maschinen ausgeführt, schweizerische Qualitätsarbeit, die aber den Anwohnern von Bahnhöfen immer noch zuviel Lärm machten und zuviel Ruß ausstießen. Ganz zuletzt taten diese stolzen Loks auf Nebenlinien oder im Ausland Dienst.

Schwierige Standortfrage

1856 war die Centralbahn schon so weit, daß sie den künftigen Aarauer Bahnhof hätte erreichen können, wäre die Nordostbahn ebenfalls zur Stelle gewesen. Doch dort haperte es, und da die SCB nicht so lange warten mochte, bis die NOB mit Schanztunnel und Schachendamm fertig war, legte jene von der Wöschnau aus ein provisorisches Gleis bis zum heutigen «Schütz» beim Schanzrain und ließ sich durch den NOB-Architekten Wanner einen «Stationshof» errichten. Später entstand dann die Legende, Aarau habe einmal zwei Bahnhöfe besessen, was aber nicht zutrifft: Der «Stationshof» im Schachen und seine spärlichen Gleise wurden sogleich aufgegeben, als der Tunnel durchbrochen und trassiert war.

Die ersten Pläne hatten vorgesehen, daß die zukünftigen Bahnen sich möglichst nah an die Flußläufe zu halten hätten. Der hiesige Bahnhof wäre demnach im Gebiet Mühlematt- und Flößerstraße anzusiedeln gewesen, was jedoch aus verschiedenen Gründen nicht anging. Nun wich man mit dem Trasse (Mundart: «s'Trassi») weit nach Süden aus, und so wäre denn unser Bahnhof «bei den Herzogschen Fabriken» südlich vom Stadtbach zu liegen gekommen. Es hätten sich aber zu viele Straßenkreuzungen ergeben, und man scheute auch die nötige Steilrampe vom Hasenberg in die Wöschnau hinunter, so daß nun die *mittlere*

1 *Abfahrtsbereiter Centralbahnzug unter der hölzernen Einsteighalle; links außen das fatale Gleis 6 (ca. 1873). Die Lokomotive heißt «Wigger» (Baujahr 1857).*

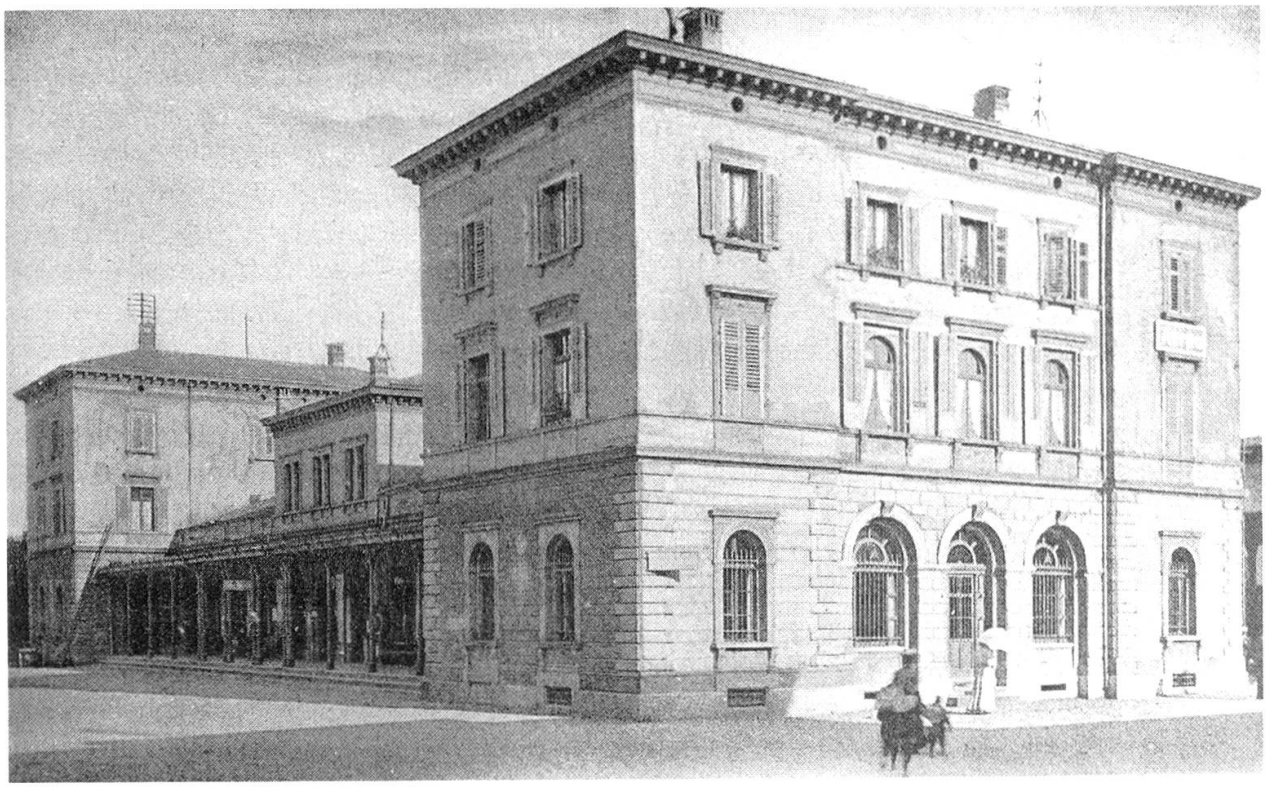


Lösung auf der «Saxerschen Bleiche» zur Ausführung gelangte. Tunnel und Damm nahm man als die geringeren Übel in Kauf. So ergaben sich auf Stadtgebiet nur zwei Kreuzungen à niveau, der Rosengarten (seit 1806) wurde verschont von Lärm und Kohlenstaub, und das Zelgli blieb der Landwirtschaft und der späteren Überbauung erhalten.

Den Aarauern lag nun aber der vorgesehene Bahnhof immer noch zu weit weg vom Stadtkern. Doch die Machthaber wischten weitere Wünsche resolut vom Tisch. Und was sie voraus gesehen hatten, trat denn auch ein: Aarau entwickelte sich bahnhofwärts, indem sich das einstige Siechensträßchen in eine feudale Bahnhofstraße und das Sankt-Antöni-Gäßlein in die Kasinostraße verwandelten. Rasch siedelten sich Privat- und Geschäftsleute an, und bald auch ließ sich die erste Bank (die Kantonalbank) in diesem vielversprechenden neuen Quartier nieder.

Der *Bahnhofbau* war Sache der NOB, und ihr gehörte er auch bis zum Übergang an den Bund (1902). Jene Menschen, die mit eigenen Augen das Werden des Gebäudes hatten verfolgen können, waren von des-

2 *Der Bahnhof in seiner ersten Gestalt (vor 1909).*



sen Schönheit und Zweckmäßigkeit überzeugt. Es sei eine Zierde des Ortes, hieß es. Im Frühherbst 1859 war der in seiner Urgestalt wohlproportioniert wirkende Bau vollendet, stand gleich einem Palazzo auf freiem Wiesenplan, und die Bahngesellschaft hatte es auch nicht unterlassen, sich einen weiten Vorplatz zu reservieren, den sie mit Hägen abschrankte und dem Personal für Garten- und Gemüsebau zur Verfügung stellte. Meine Eltern haben ihn noch in dieser Gestalt gesehen und mir davon erzählt. Es ist dies der heutige Bahnhofplatz.

Nach Auflassung der Gärten wirkte er dann etwas leer und holprig, und nach meiner Erinnerung war er zwecks Ausebnung immer leicht geschottert. Erst auf das Eidgenössische Schützenfest hin (1924) wurde er großzügig in Ordnung gebracht und gepflästert, das Bahnhöflein der Wynentalbahn und der kleine Kiosk der Neuen Zürcher Zeitung verschwanden, und nun besaßen wir endlich einen würdigen Bahnhofplatz, der die ihn umgebenden stattlichen Gebäude voll zur Geltung kommen ließ.

In seine Mitte aber kam das vielberedete

Schützendenkmal von Julius Schwyzer zu stehen, dessen Motto «Gelöbnis» lautete und das einst prächtig aufs Auge wirkte – ganz im Gegensatz zu heute.

Jakob Friedrich Wanner

Die NOB beschäftigte in ihren früheren Jahren einen jungen Württemberger als Bauzeichner namens Jakob Friedrich Wanner (1830–1903). Ebenso strebsam wie tüchtig, arbeitete er sich im Laufe der Zeit bis zum Chefarchitekten dieser Bahngesellschaft empor. Sein größtes Werk ist aber nicht etwa unser Bahnhofgebäude, das er zusammen mit Ingenieur August Beckh baute, sondern der monumentale Zürcher Hauptbahnhof. Ebenso Meisterhaftes schuf er in Zürich mit dem Sitz der Schweizerischen Kreditanstalt (SKA), deren Gründung durch den «Eisenbahnkönig» Alfred Escher übrigens in engem Zusammenhang mit dem Wohl und Wehe der NOB stand.

Zurück zum Aarauer Bahnhof. Die statischen Belange dürften Sache von Beckh gewesen sein, während vermutlich alles andere von Wanner stammt. Einschränkend muß aber gesagt werden, daß die Urgestalt des Gebäudes mit einer dem Platz zugekehrten offenen Schalterhalle und dem ursprünglich nur eingeschossigen und etwas eingezogenen *Mitteltrakt* ein wenig bescheidener war als heute. Dieser hätte zuerst auch ein Türmchen tragen sollen. Aus Sparsamkeit fiel es weg. Dafür wurde der Mittelbau dann 1909 um ein Geschoß erhöht, vorgezogen, zusätzlich plastisch ausgeschmückt und mit einem klassizistischen Giebelfeld gekrönt. In dessen Mitte setzte man das nachts erleuchtete Zifferblatt einer elektrischen Uhr – ein Novum für Aarau und als eine Art Zentraluhr funktionierend. Denn Zeitzeichen durch Telefon und Radio gab es erst später.

Wanner war auch der Architekt des «Stationshofes» im Schachen gewesen, der von 1856 bis 1858 der Centralbahn als Aarauer Endstation gedient hatte. Ferner schuf er den heute noch benützten *Güterschuppen* an der Güterstraße. Dieser für Bahn und Wirtschaftsleben so wichtige Bau fällt ebenfalls durch ausgewogene Proportionen auf, hat aber im Laufe der Zeit doch diese und jene «Zutat» erhalten. Was man weithin nicht mehr weiß, ist die Tatsache, daß uns dieser schlichte Schuppen während eineinhalb Jahren als Aufnahmegebäude gedient hat. Wanner war nämlich mit dem endgültigen und sorgfältig ausgeführten Bahnhofgebäude arg in Rückstand geraten.

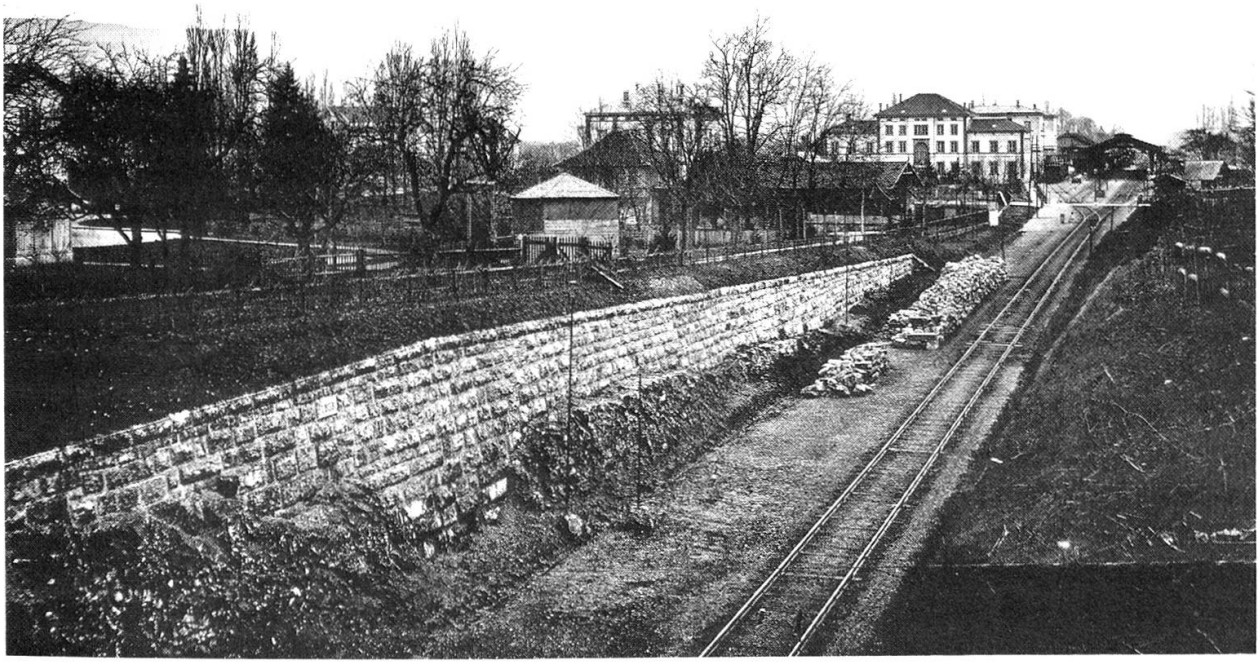
Am 15. Mai 1858 konnte der durchgehende Bahnbetrieb Zürich–Aarau durch die NOB eröffnet werden, nachdem zwei Wochen zuvor auch die Centralbahn von Olten her den Weg durch den 466 Meter langen Tunnel ins definitive Bahnhofge-

lände gefunden hatte. Damit war ein wichtiges Teilstück des schweizerischen Eisenbahnnetzes in Dienst gestellt worden.
Freudig hatte man hierzulande davon Kenntnis genommen, und geradezu stolz war man darauf, daß man wenig später in Aarau direkte Fahrkarten nach Augsburg, Nürnberg und noch weiter lösen konnte. Bei der Kollaudation der Strecke Brugg–Aarau wurde ein kleines Fest improvisiert, indem man – entgegen der Absicht der Bahndirektion – eine der beiden Lokomotivremisen an der Hintern Bahnhofstraße in eine «heitere Festhütte» verwandelte, wo nach Prüfung des Bahntrasses die Prüfung der Weinsorten begann, wie hernach eine Zeitung witzig-bissig bemerkte.

Der Schanztunnel

Weiter vorn wurde vermerkt, daß die Tunnellösung die beste der einst diskutierten Möglichkeiten gewesen sei, den Aarauer Bahnhof in möglichster Stadtnähe zu erstellen. Nach mündlicher Überlieferung war es ein österreichischer Ingenieur, dem wir die Idee der Untertunnelung zu verdanken haben.
Der Kalksporn, der mit noch primitiven Mitteln zu durchbohren war, stellte die Beteiligten vor hohe Anforderungen an Nerven- und Finanzkraft. Einmal stieß man zum Beispiel unerwartet auf ganz mürbes Gestein. Ein andermal entstand droben im Rathausgarten plötzlich ein tiefes Loch, und schließlich brach eines Tages der Stadtbach in den angefangenen Tunnel ein und lief in den Schachen hinaus statt in die Stadt, wo er dringend benötigt wurde. Wieder ein ander Mal streikten die Arbeiter, weil sie mit der Unternehmerfirma Bauer & Schädelbauer in Konflikt geraten waren. Es jammerten aber auch Bewohner der Oberen Vorstadt, ihre Häuser seien am Einstürzen. Tatsächlich zeigten sich einzelne Risse im Gemäuer. Zwei der «Hübelihäuser» waren schon vor Baubeginn vorsorglich niedergelegt worden, darunter die sattsam bekannte «Traube von Kanaan», und nun hofften andere Besitzer, ihre Behausungen noch nachträglich auf ebenso günstige Weise abstoßen zu können.
Für diesen Tunnelbau hatte man ausländische Arbeitskräfte herbeirufen müssen: Südtiroler, Süddeutsche, Lombarden und so fort. Das Leben in der Stadt wurde dadurch zusehends bunter. Aber auch die öffentliche Moral scheint Schaden gelitten zu haben, stand doch in der Lokalpresse zu lesen, daß «eine gewisse Sorte Weibsbilder» den Ort unsicher mache und entsprechend Anstoß errege.
Schließlich wurde das große Werk aber vollendet, und als der Tunnel nahezu fertig war, brachen die Aarauer in Massen auf, um spaßeshalber durch die ägyptische Finsternis zu wandeln. Solches hörte dann aber schlagartig auf, als die ersten SCB-

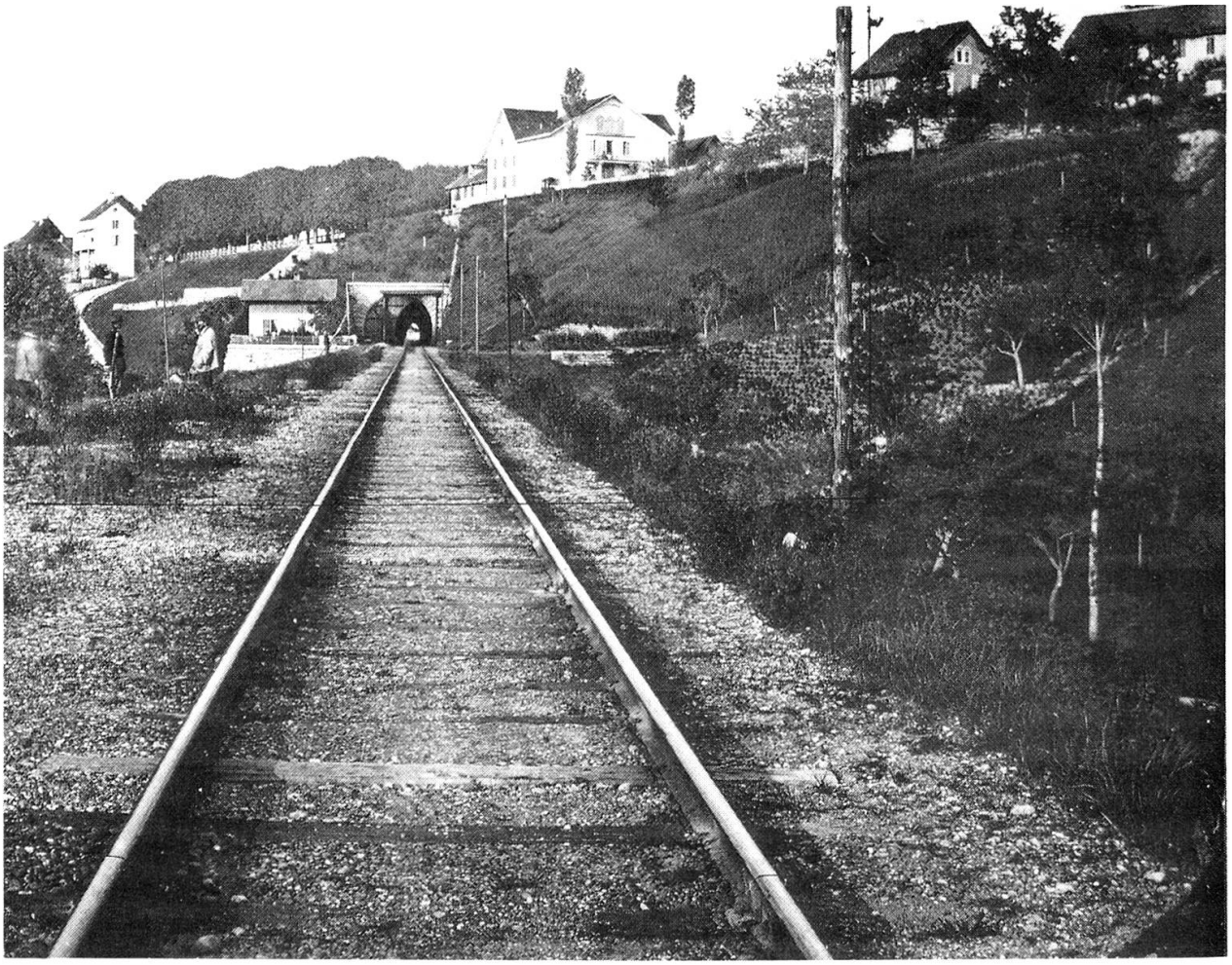
3 *Blick vom östlichen Tunnelportal gegen den Personenbahnhof (1869); links der Garten der Villa Zurlinden (Turnerheim), rechts davon der Ernstsche Biergarten, wo einige Jahre später das Pestalozzischulhaus gebaut wurde.*



Lokomotiven von Westen her auftauchten und die Höhle mit Lärm und Qualm erfüllten.

Am 26. April 1858 durchfuhr zum erstenmal ein schnaubendes «Eisentier» den Tunnel, und schon einige Tage später konnte der fahrplanmäßige Verkehr nach Olten und weiter aufgenommen werden. Beim Transitverkehr Zürich–Olten liefen die Wagen von Anfang an durch, während die Lokomotiven aus technisch-organisatorischen Gründen stets in Aarau ausgewechselt wurden. Für die Passagiere herrschte damals noch das *Dreiklassensystem:* erste, zweite, dritte Klasse, die letztgenannte mit harten Holzbänken und im ganzen noch recht primitiv. Es fehlten anfänglich die Dampfheizung und die Aborte. Zudem mußten die Wagen von Hand gebremst werden. Jeder Wagen hatte daher seinen eigenen Kondukteur, der bei einem gewissen Zeichen der Dampfpfeife an die Kurbel eilen und diese rasch drehen mußte. Nur so konnte der Zug zum Stehen gebracht werden. Bei den Pfiffen der Lokomotive sei aufgefallen, daß jeder Führer seinen

4 *Blick vom Schachendamm in Richtung Schanz (1869), wenige Jahre vor dem Ausbau der Strecke auf Doppelspur.*



eigenen Stil gehabt habe, und zudem habe seine Gemütslage noch eine Rolle gespielt. Bei gut gelauntem Personal klangen die Pfiffe fröhlich, bei schlecht gelauntem unwillig und verärgert.

Bahnhofbetrieb einst

Nach Inbetriebnahme des normalen Eisenbahnverkehrs baute Wanner noch eine große hölzerne *Einsteighalle* und verband

diese durch eine ebenfalls hölzerne schmalere Querhalle mit dem Hauptperron. Das wäre gut und recht gewesen, wenn sich zwischen dem Hauptperron und den Transitgleisen nicht noch ein Rangier- und Abstellgleis befunden hätte, welches die Passagiere überqueren mußten, wenn sie ein- oder aussteigen wollten. Das war lästig und gefährlich zugleich. Trotzdem ständig reklamiert wurde, blieb dieses berüchtigte Gleis 6 bis zur Bahnhoferweiterung von 1923 bestehen. Um Abhilfe zu schaffen, ließ die NOB-Direktion eine Perronbarriere erstellen, welche aber vom reisenden Publikum einhellig abgelehnt wurde. Hierauf wurden Eisenpfähle in den Boden gerammt und Absperrketten daran befestigt, die erst abgeworfen werden durften, wenn der eingefahrene Zug stillstand.

Der Hauptperron unmittelbar vor dem Bahnhofgebäude war früher enger als heute und war oft genug mit Handkarren, Leiterwägeli und andern Vehikeln überstellt. An Schachteln und Kisten herrschte ebenfalls kein Mangel. Irgendwann gesellte sich noch ein *Zeitungskiosk* dazu, der in der Mitte des Perrons stand und für mich von großer Bedeutung war, weil mich dort Frau Favre, die Gerantin, nach Lust und Laune Zeitungen und Zeitschriften lesen ließ. Dafür mußte ich ihr hin und wieder drüben in der Hauptpost das Fach leeren, was mir ebenfalls Spaß bereitete.

In den ersten Eisenbahnjahrzehnten wartete man weniger auf dem Perron als heute, dafür um so mehr in den Wartsälen, die ebenfalls nach Klassen getrennt waren. Unsere *Bahnhofwirtschaft,* von Anfang an von Wanner eingeplant und in zwei Klassen unterteilt, war noch nicht so stark frequentiert wie heutzutage. Die Aarauer Wirte hatten umsonst um ihre Existenz gebangt, als 1859 unser Buffet eingerichtet wurde und Ochsenwirt Wettler als erster Pächter seinen Posten bezog. Der Sturm der Wirte flaute wieder ab, und heute nimmt man die Einrichtung einer Bahnhofgaststätte als selbstverständlich an.

Ankunft und Abfahrt der damals erst sporadisch verkehrenden Züge waren für die Zeitgenossen jeweils ein packendes Erlebnis, und an schönen Sonntagen wimmelte es von Zuschauern. Die Züge wurden durch die große *Stationsglocke* angekündigt, die irgendwo auf dem Perron festgemacht war und mit einer eisernen Stange zum Schwingen gebracht wurde. Dann gab es noch die kleine, tragbare Stationsglocke; beide wurden vom *Bahnhofportier* bedient. Ihn gibt es seit Jahrzehnten nicht mehr. Doch erinnere ich mich noch gut an den letzten, der nahe bei meinen Großeltern in der Gais wohnte. Er hatte aber nicht bloß zu läuten, er mußte auch die Züge auf dem Perron, in den Wartsälen und in den Buffets ausrufen: «Schnellzug nach Brugg–Baden–Zürichchch!» Worauf sich alles auf die Beine machte, um ja den Zug nicht zu verpassen. Der nächste fuhr näm-

lich erst in einigen Stunden. Von daher rührte das hektische Getue, welches für das junge Bahnzeitalter charakteristisch war. Auch die zahlreichen Kondukteure eilten herum, riefen den Zug noch zusätzlich aus, schletzten die Türen und mahnten: «Pressiere mit Iischtiige!» Freundlichkeit und Zuvorkommenheit waren damals bei den Bahnen noch selten. Wer zum Beispiel das Lösen der Fahrkarte vergessen hatte, wurde im Zuge drin fast wie ein Übeltäter behandelt. Ein rechter Kondukteur bestieg übrigens niemals einen stehenden Zug. Er wartete, bis dieser in Fahrt war, um dann im letzten Moment mit fliegender Tasche aufzuspringen. Es gab immer wieder Passagiere, die solches (trotz Verbot) nachahmten – und nicht immer mit Erfolg!
Die Abfahrt der Züge war viel aufwendiger an Lärm und Geräuschen als heute, wo es, im Zeitalter der Elektronik, auffallend still zu- und hergeht: Die große und die kleine Stationsglocke ertönten abermals, es mußten die Signale und Weichen durch das Stationspersonal von Hand gestellt werden, es gab die schrille Trillerpfeife des Zugführers (Chef de train) sowie die Dampfpfeife des Lokführers, ferner die rhythmischen Ausstöße der Maschine beim Abfahren und das Scheppern der Wagen beim Anziehen. Eine wesentliche Änderung brachten die spätern *Stationsläutwerke,* jene hohen Standglocken, deren Klänge etwas Romantisches an sich hatten und weithin vernehmbar waren. Es ist noch nicht lange her, daß sie aus Aarau verschwunden sind. Wir hatten deren drei: die eintönige, behäbige Rupperswilerin der NOB, sodann die zweitönige und etwas temperamentvollere Schönenwerderin der SCB und ferner die lustige Suhrerin mit ihren lebhaften Quartenschlägen – wohl die letzte hiesige Erinnerung an die Nationalbahn.
Dies alles gehört nun der Vergangenheit an. Heute erfolgen die Signalisierungen elektronisch, ein grünes Lämpchen befiehlt dem Lokführer zu fahren, und was der Reisende unbedingt wissen muß, sagen ihm die Lautsprecher.

Gründliche Erneuerung

Jahrzehntelanges Gerangel zwischen unserm Stadtrat und den verschiedenen Bahndirektionen vermochten an den üblen Zuständen im Bahnhof Aarau und darum herum nicht viel zu ändern. Erst ein umfassender Um- und Erweiterungsbau der gesamten Anlage, welcher im wesentlichen ins Jahr 1923 fiel, machte den gröbsten Mißständen ein Ende. Vor allem erhielten wir nun die beiden *Fußgängerpassagen* Ost und West, wobei die erstgenannte schon damals bis an die ebenfalls erneuerte Hintere Bahnhofstraße geführt wurde, und weiter erhielten wir endlich auch moderne Perronanlagen mit beträchtlich mehr Platz und genügender Bedachung.

Hiezu mußte zuvor die alte Holzhalle samt Zugang verschwinden. Es wichen dazumal aber auch die beiden verrußten Lokremisen an der Hinteren Bahnhofstraße, die dadurch und durch den Abbruch einer Eisengießerei ein völlig neues Aussehen erhielt. Die *neue Remise* kam in die Gais zu stehen, wo sie sich heute noch befindet. Sie war aber anfänglich großzügiger geplant: als sogenannte Rondelle, 15 Lokomotiven über Nacht Platz bietend, mit hochragendem Wasserturm und einer Depotwerkstätte. Dieses wahre Prachtsprojekt fiel dem Sparzwang zum Opfer, und man hat sich nun mit einer wesentlich einfacheren Anlage zu begnügen. Selbstverständlich wurde auch die *Drehscheibe,* die lange Zeit nahe beim Bankrain sich befand und von Hand angetrieben werden mußte, in die Gais verlegt. Es wurden die heute noch vorhandenen drei *Stellwerke* errichtet, und im Bahnhof selber gab es ein neues *Befehlswerk,* das jedoch schon damals veraltet gewesen sein soll. Die Parole der zuständigen Kreisdirektion hatte nämlich insgeheim gelautet: «Für Aarau tuets es scho no», weil die Umteilung Aaraus zum SBB-Kreis II kurz bevorstand.

Und wiederum knapp fünfzig Jahre später kamen wir sogar zum ebenfalls seit langem begehrten *Perron III.* Auch hier waren mühselige Verhandlungen voraus gegangen. Durch das vor der Türe stehende Eidgenössische Turnfest 1972 waren sie aber spürbar beschleunigt worden.

Der erste Bundesbahnzug

Zurückblickend gedenken wir der eingangs erwähnten Abstimmung vom 20. Februar 1898, bei welcher Aarau und der Aargau vehement der Verstaatlichung zugestimmt hatten. Der Zufall wollte es, daß dann wenig später der erste SBB-Zug im hiesigen Bahnhof startete.

Dessen Abfertigung nach Bern in der Nacht vom 31. Dezember 1900 auf den 1. Januar 1901 gestaltete sich zu einem eigentlichen Volksfest. Gleichzeitig war ja der Beginn eines neuen Jahrhunderts zu begehen.

Die Verstaatlichung setzte – nicht ganz programmgemäß – mit der Übernahme der Schweizerischen Centralbahngesellschaft ein. Mit Aktiven und Passiven ging sie für 75 Millionen Franken an den Bund über. Da nun Aarau am Anfang oder am Ende eines SCB-Stranges lag und es zwischen Zürich und Bern schon damals eine Nachtverbindung gab, war dieser beliebte Schnellzug dazu ausersehen, «Argovias Gruß an Mutter Helvetia» von Aarau nach Bern zu bringen.

Der NOB-Schnellzug fuhr am Silvester 1900 kurz vor Mitternacht pünktlich in Aarau ein, wo der Bahnhof heller als sonst beleuchtet war. Zudem hatte sich eine brodelnde und vorher schon in Schwung geratene Menschenmenge eingefunden, die in Jubel ausbrach, als der Zug in die Wannersche Halle dampfte. Natürlich wa-

ren die üblichen Honoratioren anwesend. Doch sie gingen unter im Trubel, und im Stimmengewirr war auch der Marsch der Stadtmusik kaum noch zu vernehmen. Die vereinigten Männerchöre hatten ebenfalls Mühe, sich Gehör zu verschaffen. Feuerwerk wurde abgebrannt, während die NOB-Maschine ausgespannt wurde, um ordnungsgemäß einer reich geschmückten SCB-Lokomotive Platz zu machen, die genau mit dem Mitternachtsschlag in Bundeseigentum überging. Eine Grußbotschaft der Kaufmännischen Gesellschaft Aarau wurde in Eile verlesen und dem Zugführer (Chef de train) zu Handen des Bundesrates übergeben. Eine in Reim und Vers gebrachte Huldigung an Mutter Helvetia gelangte ebenfalls mit diesem Zuge nach Bern, die Chöre sangen ein Vaterlandslied, in der Stadt schlug es Mitternacht, die Neujahrsglocken begannen zu läuten, und im gleichen Augenblick gab man dem Lokführer, der nunmehr in Bundesdiensten stand, den Abfahrtsbefehl. Schwärmer knallten, Raketen stiegen pausenlos zum Nachthimmel empor. Dann entschwand das rote Schlußlicht im Tunnel.

Doch die Menge entschwand noch nicht, sondern festete fröhlich weiter, und als die letzte Bahnhoflampe erloschen war, zog man wieder mit Musikbegleitung in die innere Stadt, um sich dort ausgiebig den Freuden des Lebens hinzugeben. Es war dies eine Neujahrsnacht, wie sie Aarau in dieser Art wohl noch nie erlebt hatte. Und auch seither gab es nichts Ähnliches mehr. Genau ein Jahr später ging die NOB für 80 Millionen Franken an den Bund über. Man hätte nun glauben sollen, es wäre wiederum ein Fest fällig gewesen. Das war indessen nicht so: erstens, weil es von Bern her keinen Nachtzug gab, und zweitens, weil man bereits ein wenig ernüchtert war. Die Begeisterung für die Staatsbahn hatte hierzulande schon deutlich nachgelassen. Auch im Welschland soll es insgeheim Widerstand gegeben haben. Man wehrte sich dort zum Beispiel gegen die Wagenaufschrift «SBB» ...

Ein Eisenbahnunglück in Aarau

Noch vor dem Neujahrsrummel 1900/01 war es in unserem Bahnhof zu einem schweren Unglück gekommen, bei welchem derselbe Zug von Zürich her beteiligt war. Am späten Samstag abend, 3. Juni 1899, fuhr er pünktlich in Aarau ein. Niemand ahnte vorerst Schlimmes. Doch fiel auf, daß er mit ungewohnter Geschwindigkeit dem Bahnhof zurollte, und auch in der Halle traf er keine Vorkehren zum Halten. Gleichzeitig warteten zwischen Schulhaus und Tunnelportal zwei SCB-Lokomotiven darauf, den Zug bis Bern zu übernehmen. Deren Personal merkte zu spät, daß da etwas nicht stimmte und gab noch eilends Dampf in Richtung

Tunnel, um den befürchteten Aufprall zu mindern. Fast gleichzeitig aber erfolgte ein Krachen, Bersten und Splittern, ein Lokomotivpuffer flog durch die Luft und zertrümmerte einen steinernen Gartensockel in der Nähe. Es entstand in der Dunkelheit sogleich ein ungeheures Durcheinander. Wer noch über Kräfte verfügte, eilte herzu, Hilferufe gellten durch die Nacht, und als genug Licht herbeigeschafft war, sah man, daß es den unmittelbar hinter der NOB-Lokomotive eingereihten Gepäckwagen der Länge nach in den nachfolgenden Erst- und Zweitklaßwagen geschoben hatte, so daß dieser zum Teil gespalten wurde. Hier fand man dann, nachdem die Hilfs- und Bergungsaktion endlich etwas geordneter verlief, zwei Tote und mehrere Verletzte.

Der Lokführer des Unglückszuges behauptete, die Bremsen hätten versagt. Doch die nachfolgende Rekonstruktion ergab, daß diese tadellos funktionierten, und dem Führer gelang es zu keiner Zeit, seine Unschuld glaubhaft zu machen. Er mußte zwischen Brugg und Aarau eingeschlafen sein, derweil sein Heizer ebenfalls gedöst haben dürfte. Das komplizierte Gerichtsverfahren endete mit einem Schuldspruch.

In meiner Bubenzeit wurde einem noch von diesem Unglück erzählt, wobei mir Verschiedenes in Erinnerung geblieben ist. Erstens: Zahlreiche Passagiere, die in Aarau ausgestiegen waren, hatten den Zusammenstoß überhaupt nicht wahrgenommen und gingen ahnungslos nach Hause. Einer von ihnen, Herr K., wohnte unmittelbar beim Bahnübergang Bankstraße und wunderte sich bloß, daß der Zug diesmal so weit vorn angehalten hatte und dazu noch so abrupt. Sonst hatte er nichts gemerkt, und ohne auf den nachfolgenden Lärm zu achten, strebte er schlaftrunken seinem nahen Bette zu. Erst am andern Morgen wurde ihm alles klar.

Zweitens: Dieser Fall betrifft unsern damaligen Vizeammann, einen stadtbekannten, geschätzten Mann. Im Gegensatz zu Herrn K. hatte er in Zürich im nachmals zerstörten «Schlafwagen» Platz genommen und hatte sich rechtzeitig zum Aussteigen fertig gemacht. Nur wunderte er sich über die ungebremste Einfahrt in Aarau. Gleich darauf wurde er brutal zu Boden geschleudert und an Beinen und Kopf verletzt. Etwas sei aber nach seiner Genesung an ihm anders gewesen, wurde behauptet: seine bisher etwas schief im Gesicht sitzende Nase sei beim Aufprall gerade geschlagen worden, und für diese Verschönerungskur habe er dann erst noch Schmerzensgeld bezogen, was ihm einige Neidhammel vergönnten.

Ende des Dampfzeitalters

Die ab 1901 allmählich erfolgenden Übergänge der großen Privatbahnen an den

Bund brachten nach der ersten Begeisterung dem Volke mehr Enttäuschung als Gewinn. Man hatte anfänglich in den Staatsbetrieb allzu große Erwartungen gesetzt. Denn es änderte sich vorerst praktisch nichts: die Fahrpläne blieben unbefriedigend, das schlecht entlöhnte Personal war nach wie vor wenig zugänglich, die geschwärzten Bahnhöfe und ihre Nebengebäude waren so häßlich wie zuvor, und die vielen Barrieren empfand man mit zunehmendem Straßenverkehr als immer störender. Aber gerade hierin hatten sich die Aarauer nicht eben zu beklagen: Die SBB bescherten ihnen zum Beispiel schon 1902 die *Passerelle* an der Bankstrasse und 1906 die *große Unterführung* vom heutigen Kreuzplatz in die Gais hinüber – natürlich immer mit entsprechenden Beiträgen von Gemeinde und Kanton. 1909 kam dann die Aufstockung des Bahnhofgebäudes an die Reihe, und es entstand gleichzeitig eine geschützte, dem Innern zugekehrte Schalterhalle.

Erst die *Bahnhoferweiterung* von 1923 brachte für den hiesigen Personen- und Güterverkehr wesentliche Verbesserungen: Das Gleisfeld wurde, wo angängig und nötig, ausgedehnt; in der Gais entstand ein großräumiger Freiverlad mit verbessertem Straßenanschluß; im eigentlichen Bahnhof wurden *zwei Personenunterführungen* erstellt; die Entfernung der beiden alten Lokremisen machte eine gründliche Sanierung dieser lange Zeit verwahrlosten Straße möglich, was die Bevölkerung wirklich zu schätzen wußte, und durch den Abbruch der Eisengießerei Künzle konnte Platz für einen neuen Wynentalbahnhof (heute WSB) geschaffen werden. Die Straßenbahngeleise von der Gais durch die Unterführung auf den Bahnhofplatz entfielen.

Das größte Werk der SBB stand aber noch bevor. Während man in den ersten Jahren der SBB immer heftiger Kritik an ihnen geübt hatte, waren deren zuständige Organe fleißig am Werk gewesen, die *Elektrifikation* des gesamten Netzes vorzubereiten. Die Pläne waren schon weit gediehen, als der Erste Weltkrieg ausbrach und eine schmerzliche Zäsur erzwang. Was diese Elektrifikation zu bedeuten hatte, merkten viele erst in den Jahren 1917/18, als die Kohlenlieferungen aus dem Ausland mehr und mehr ausfielen. Dies zwang die dampfbetriebenen Bahnen zu radikalen Einschränkungen. Die Lokomotiven mußten zeitweise mit Torf und Holz gefeuert werden. Trotzdem kam es zu temporärer Einstellung des Sonntagsverkehrs. Wie leer und öde unser Bahnhof damals ausgesehen hat, dessen kann ich mich noch lebhaft entsinnen.

Solche Erlebnisse machten entsprechenden Eindruck, und jetzt war auf einmal alles Feuer und Flamme für die Elektrifizierung, die uns energiemäßig vom Ausland unabhängig machen sollte. Die Pläne hiezu konnten gleichsam fixfertig aus den

Schubladen gezogen werden, und nach beendetem Krieg wurden sie prompt in die Tat umgesetzt. Auch die nötigen Lokomotiven waren auf dem Papier weitgehend entwickelt, so daß für unsere Maschinen- und Elektroindustrie Arbeit in Hülle und Fülle in Aussicht stand.

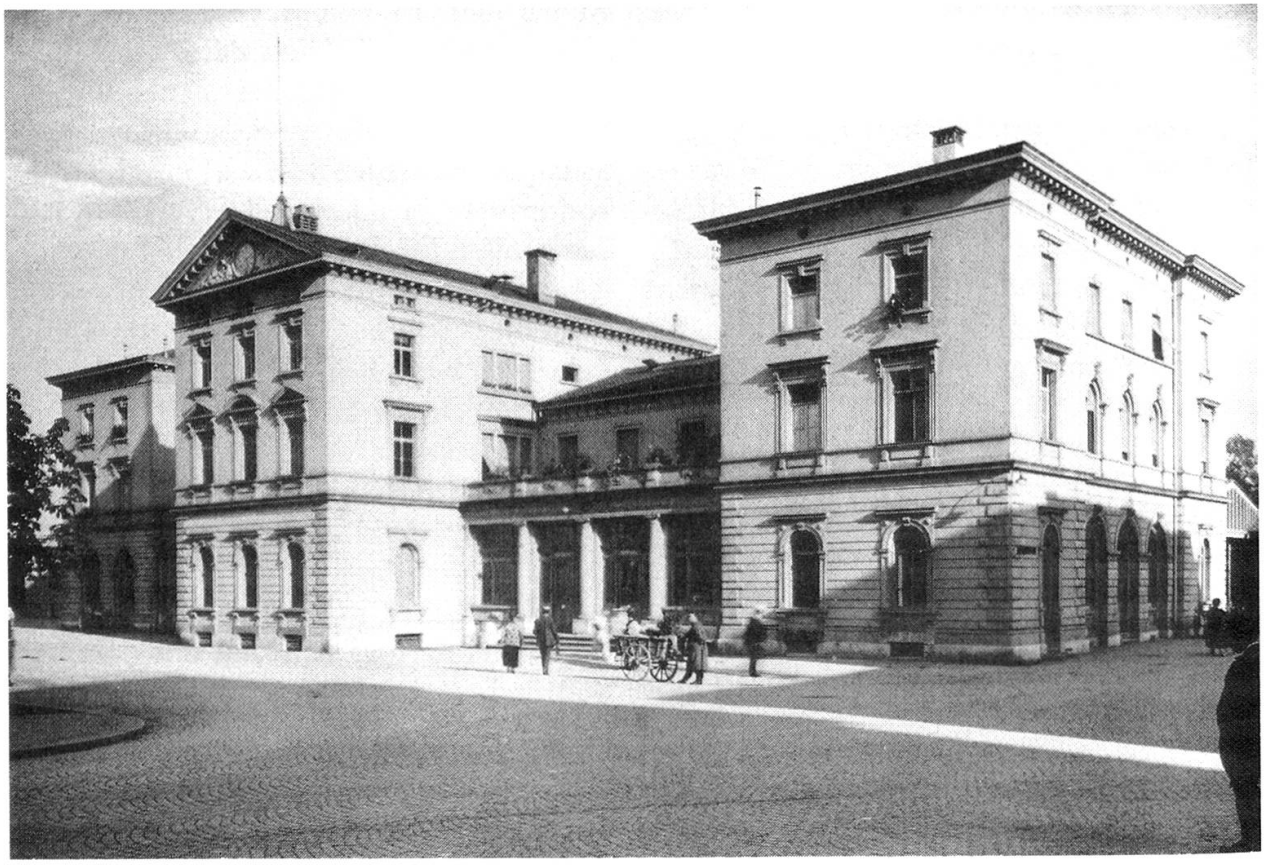
Als die betreffenden Vorkehrungen auch in Aarau und Umgebung Gestalt anzunehmen begannen, gerieten sie sogar ins Tagesgespräch. Als während des Eidgenössischen Schützenfestes 1924 die Dampflokomotive hierorts noch eindeutig das Feld beherrscht hatte, wurden wenig später die Vorbereitungen zur Verdrahtung immer augenfälliger und lockten auch immer mehr Neugierige an. Von Tessinfahrern wußte man dieses und jenes, weil die Gotthardlinie schon während Jahren systematisch elektrifiziert worden war. Zuweilen auch tauchte in der Presse das Bild einer hochmodernen Elektrolok auf, und selbst unser Physiklehrer nahm die Gelegenheit wahr, uns mit dem Funktionieren eines solchen «Eisentiers» vertraut zu machen – nicht ohne uns gleichzeitig eindringlich vor den Gefahren der 15000-Volt-Spannung zu warnen.

Für uns Buben gab es nun während Monaten rings um den Bahnhof eine Menge Interessantes zu sehen. Hier veränderte sich die Landschaft zusehends. Es wurden unter anderem die Masten mit ihren eleganten Querträgern gesetzt, und die Passarelle, einst ein beliebter Kinderspielplatz, wurde wegen der Fahrdrähte dermaßen nach außen abgeschirmt, daß sie für uns nicht mehr anziehend war. Die ersten Probefahrten fanden statt, und es wurden auch Schauergeschichten von verbranntem Lokomotivpersonal kolportiert, was uns Buben großen Eindruck machte.

Am 21. Januar 1925 war es dann soweit, daß die Strecke Zürich–Aarau–Olten elektrisch betrieben werden konnte. Ich sehe sie noch vor mir, jene auf Hochglanz polierte schokoladebraune Ae 3/6 II-Lokomotive der Reihe 10401 bis 10460, wie sie – fast spielend und ohne Qualm und Dampf – den Zug Nr. 10 um 11.12 Uhr von Zürich her in unsern Bahnhof zog, sachte anhielt und sich von uns Schülern während einiger Minuten willig betrachten ließ. Wie beim Dampfbetrieb, so stand auch hier der Führer rechts. Links von ihm war der frühere Heizer postiert, der jetzt aber nichts mehr zu heizen hatte, sondern als «Beimann» mitfuhr und bei den Halten jeweils rasch ausstieg, mit dem Handrükken die Achsen auf Erhitzung prüfte und mit Putzfäden da und dort die Metallteile wieder blank rieb.

Ungefähr zu jener Zeit muß es gewesen sein, daß bei Olten die Verbindungslinie vom Hauensteintunnel in Richtung Dulliken in Betrieb genommen wurde, so daß jetzt die Güterzüge Basel–Chiasso und vice versa ohne Berührung des Bahnhofes Olten direkt nach Aarau und von hier Richtung Südbahn fahren konnten.

5 *Das Aufnahmegebäude um 1926.*



Da diese damals aber noch nicht elektrifiziert war, bedurfte es in Aarau (wie in alten Zeiten) eines Lokomotivwechsels: Das imposante «Krokodil» (Ce 6/8), das den Zug von Basel nach Aarau gezogen hatte, wurde hier abgehängt und ersetzt durch einen ebenso mächtigen «Elefanten» (C 5/6), den größten Dampfloktyp der SBB, der die Last nach Rotkreuz weiter schleppen mußte. Dort wurde er dann wieder von einem «Krokodil» abgelöst. Ich verfolgte dieses geradezu exotische Manöver in der Gais oft und erlebte dabei, wie hier nicht bloß zwei Lokomotiven ausgewechselt wurden, sondern auch zwei Eisenbahnzeitalter, symbolisiert durch «Elefant» und «Krokodil», ineinander übergingen.

Zwei Jahre nach der Hauptlinie war schließlich auch die Südbahn nach Rotkreuz unter Draht, so daß hinfort der Lokwechsel in Aarau entfiel und vor dem Depot etwas Ruhe einkehrte. Nun standen dort vor allem wieder die alten J-S-Maschinen für das «Nazibähnli» herum, welches erst im Dezember 1946 zur Gänze elektrifiziert war. Da mehr und mehr auch die flinken «Glätteisen» aus unserem Blickfeld verschwanden, konnten eines Tages die SBB die Region Aarau als «entdampft» erklären. Ein unvergeßliches Zeitalter war damit auf immer versunken.