Verbunden mit der weiten Welt

Autor(en): **Gubler, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **93 (2019)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-813567

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

Rohr - Buchs

Verbunden mit der weiten Welt

Werner Gubler

67 Jahre lang gab es in Rohr einen Bahnhof. In den Anfängen wurde hier schon mal ein Zug angehalten, um eine heimische Reisegruppe exklusiv aussteigen zu lassen. Eines Tages aber wurde aus dem bis dahin bedienten Bahnhof eine Haltestelle mit Billettautomaten. 1995 wurde der Bahnhof ganz aufgehoben.

Am 15. Mai 1928 wurden – nach längeren Verhandlungen und Kostendiskussionen zwischen den beiden Ortschaften und den SBB – die Gemeinden Rohr und Buchs mit dem gemeinsamen Bahnhof Rohr-Buchs beglückt. Der Name sagt es bereits: Die Station kam zwischen die beiden Gemeinden zu liegen, ordentlich abseits der beiden Dörfer und nur mit einem veritablen Fussmarsch erreichbar. Das trug dem neuen Bahnhof umgehend den Spottnamen «Lambarene» ein!

Die Kosten für die Bahnhofbauten beliefen sich auf 30 585 Franken. Rohr musste die Hälfte übernehmen, hatte allerdings insofern Glück, als sie eine der letzten Gemeinden in der Schweiz war, bei der sich die SBB am Bahnhofbau hälftig beteiligten. Diese Praxis wurde wenig später beendet, sodass ab den 1930er-Jahren die Baukosten ganz von den Standortgemeinden getragen werden mussten.

Zu Reden gab die Anzahl der Zughalte: Nach einigem Feilschen einigte man sich auf täglich fünf Richtung Zürich und sechs Richtung Aarau. Die weitere Entwicklung der Halte:

← Zugseinfahrt an der Haltestelle Rohr-Buchs um 1990. (Foto: Stadtarchiv Aarau)

Jahr	Halt Richung Osten	Halt Richtung Westen
1930	9	7
1960	16	19
1990	21	25

Die Anzahl der Halte konnte in den frühen Zeiten allerdings schon leicht schwanken. So wurde vom Bahnhofs- oder Zugspersonal auch mal ein Schnellzug kurz angehalten, um einen verspäteten Passagier rechtzeitig an sein Ziel zu bringen oder eine heimische Reisegruppe exklusiv aussteigen zu lassen.

Nun war also auch Rohr mit der weiten Welt verbunden, und viele Rohrerinnen und Rohrer traten wohl an diesem Bahnhof die erste Zugfahrt ihres Lebens an. Fahrten zu entfernten Arbeitsorten wurden einfacher und auch manche Schulklasse startete ihren Schulausflug in «Lambarene».

Obwohl der Bahnhof abgelegen war, wurde er doch rege benutzt:

Jahr	Billette einfach	Billette retour	Abonnements	Einnahmen in CHF
1930	4432	6008	k.A.	6956.–
1960	5365	11 020	876	33 967.–
1977	11 055		491	52 000.–

Wünsche von Bürgerinnen und Bürgern nach einer guten Anbindung beziehungsweise passenden Anschlüssen in Aarau wurden oft anlässlich der Veröffentlichung neuer Fahrpläne an die SBB getragen. An die gleiche Adresse gelangten zudem wiederholt Forderungen nach mehr Veloständern, nach Bedürfnisanlagen und nach geschlossenen und beheizbaren Wartehäuschen. Erst 1970 wurde tatsächlich ein Infrarotstrahler installiert. Auf Toiletten wartete man jedoch vergeblich – der Bau eines Kanalisationsanschlusses war dann doch zu teuer.

Als die Kosten für die Beleuchtung der Wartehäuschen stark gestiegen sind, suchte Rohr 1958 das Gespräch mit der Nachbargemeinde im Süden. Rohr argumentierte, dass die

→ Das um eine Wartehalle erweiterte Schalterhäuschen in den 1960er-Jahren. (Foto: Stadtarchiv Aarau)

Haltestelle infolge der Überbauung des Gebiets um die Haltestelle auf Buchser Boden etwa hälftig von Rohrern und Buchsern benutzt werde. Rohr bat Buchs, die Hälfte der Stromkosten zu übernehmen, was es in gutnachbarlichem Einvernehmen auch machte. Fortan teilten sich Rohr und Buchs die anfallenden Kosten.

Neben der Zugabfertigung mussten auch Fahrkarten ausgegeben, Signale gestellt und Barrieren bedient werden. Denn das mit den Barrieren war nicht immer unproblematisch gewesen. So sollen beim Katzenbuckel schon mal Kinder das Öffnen verhindert haben, indem sie am Balken herumturnten. Nachts war diese Schranke sowieso immer geschlossen, nur wenn Scheinwerfer ein Fahrzeug anzeigten, wurde die Strasse kurz freigegeben.

Als Folge des Ausbaus der Heitersberglinie drängten die SBB 1977 darauf, Niveaukreuzungen zwischen Schiene und Bahn «baldmöglichst» zu beseitigen, was in Rohr auch bald umgesetzt wurde. Mit dem Bau der neuen Unterführung «Buchserstrasse» 1978/79 wurden umfangreiche Provisorien während der Erstellung nötig. Bereits in der Vorbereitungsphase kam vonseiten der SBB-Planer der Vorschlag, den Bahnhof ganz aufzuheben und damit die Kosten für Provisorien und Verlegungen einzusparen. Die Generaldirektion der SBB lehnte diesen Vorschlag damals aber entschieden ab. Stattdessen wurde jedoch der bis dahin bediente Bahnhof zur Haltestelle mit Billettautomaten degradiert. Eine Erhebung der SBB hatte nämlich ergeben, dass in Rohr-Buchs der Preis der meisten verkauften Fahrausweise unter zehn Franken lag. Das hiess mit anderen Worten: automatenfreundlicher Nahverkehr.

Da die beiden Gemeinden seit den 1960er-Jahren auf immer bessere Busverbindungen Richtung Aarau zählen konnten, wurde der Bahnhof allmählich weniger benutzt. Mit dem Ausbau der Strecke auf vier Spuren 1995 wurde er schliesslich ganz aufgehoben.

Jetzt durchfahren das ehemalige Bahnhofsareal täglich rund 250 Personenzüge, dazu verkehren viele Güter-, Bau- und Sonderzüge. Heute würde der ehemalige Bahnhof natürlich weit zentraler liegen, sind doch in beiden Gemeinden grössere Überbauungen in unmittelbarer Nähe entstanden. Das hat unter anderem die SP Aarau 2009 dazu bewogen, die Forderung nach einer S-Bahn-Haltestelle am alten Standort zu stellen. Mit über 2200 Unterschriften wurde diesem Begehren Gewicht verliehen. Die SBB zeigte jedoch wenig Verständnis und reagierte trotz aller Bemühungen ungnädig; sprich mit einer Absage.

↑ Die nun unbediente Haltestelle am Waldrand im Jahr 1980. (Foto: Stadtarchiv Aarau)

→ Schalteridylle um 1946. (Foto: SBB Historic)

↓ Nur das alte Wärter- oder Wartehäuschen steht noch. Es wird als Technikraum genutzt. (Foto: Thomas Bürgisser, Mai 2017)

Der Autor
Werner Gubler ist Rentner und lebt in Aarau Rohr.

Fahrkarten-Ausgabe
Abfahrt der Züge