

Aarauer Bahnhofsgeschichten

Autor(en): **Rauber, Hermann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaahrsblätter**

Band (Jahr): **94 (2020)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-858446>

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 Ausdrücke 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.



Aarauer Bahnhofsgeschichten

Hermann Rauber

Der Bahnhof von Aarau befand sich nicht immer am heutigen Standort, und er hat sich seit den Anfängen bezüglich seines Aussehens und seiner Funktion fundamental verändert. Amüsante Ereignisse, die in Erinnerung bleiben, gab es immer wieder.

Anfang Juni 1856 dampfte der erste Eisenbahnzug von Olten nach Aarau. Hier war im Schachen beim heutigen Gasthof zum Schützen vorläufig Endstation, denn der 466 Meter lange Schanztunnel und der Damm Richtung Wöschnau waren noch im Bau. Erst nach deren Vollendung im Frühling 1858 und dem Bezug des neuen Aarauer Bahnhofs war eine direkte Verbindung zwischen Zürich und Bern sowie Basel möglich.

Damals waren der Bau und der Betrieb von Bahnlinien noch eine Domäne privater Investoren und Gesellschaften. Aarau befand sich genau an der Schnittstelle der rivalisierenden Nordostbahn (NOB, Zürich) und der Centralbahn (SCB, Basel). Die «Basler» waren schneller und eröffneten die Linie von Olten nach Aarau schon 1856, während die «Zürcher» Aarau von Osten her eisenbahntechnisch erst später erschlossen. So mussten während einiger Monate Reisende von der provisorischen SCB-Endstation im Schachen zu Fuss oder mit einem Fuhrwerk in die «obere Stadt» gelangen. Das änderte sich erst mit der Inbetriebnahme des Schanztunnels am 1. Mai 1858.

← Der alte Bahnhof
Aarau von oben.
(Foto: ETH-Bildarchiv)

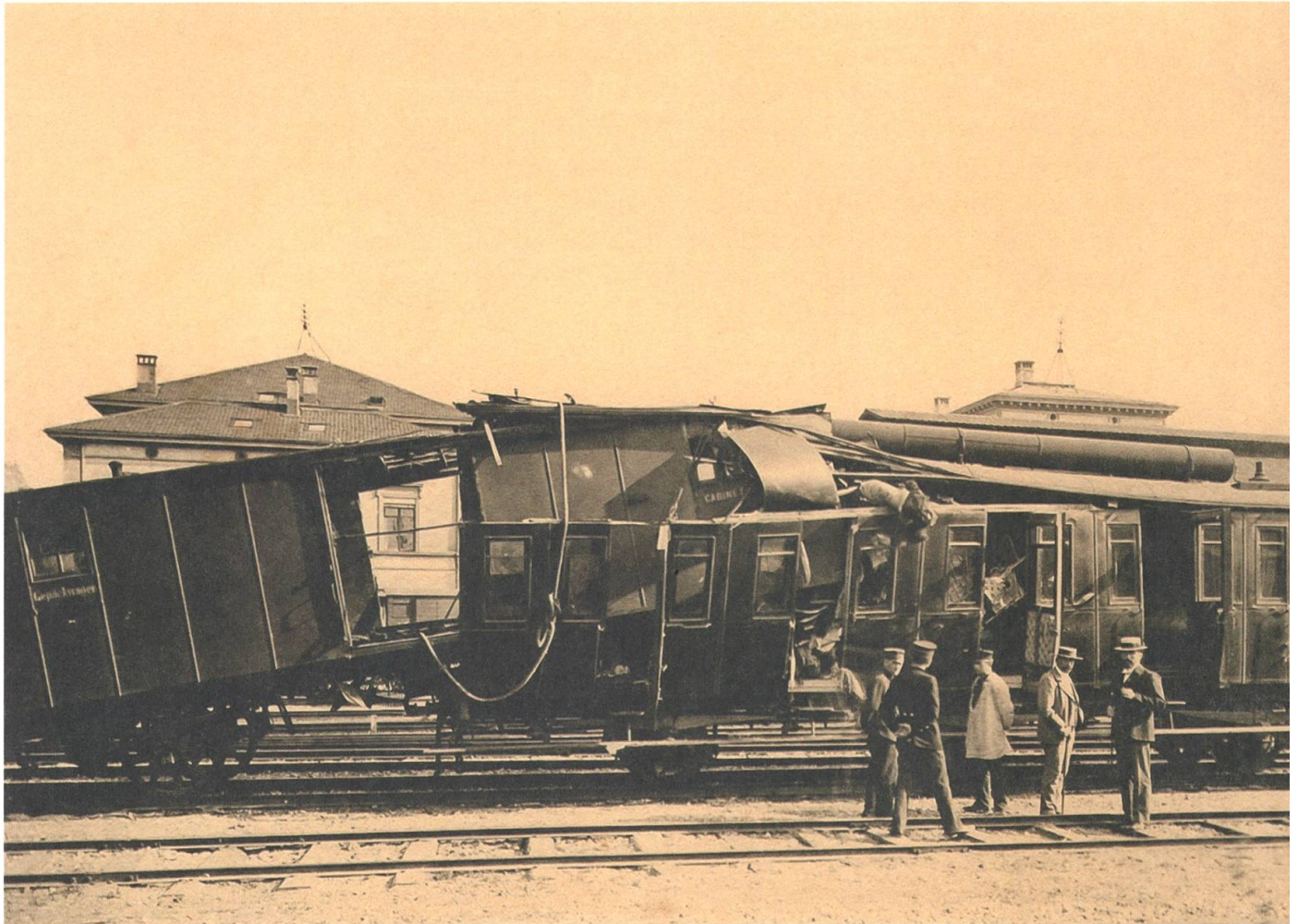
Doch die Aufteilung des Streckennetzes zwischen den Privatbahnen blieb noch länger erhalten. So mussten Züge, die ab 1858 von Zürich nach Bern oder Basel verkehrten, in Aarau zwingend anhalten. Während die Passagiere sitzen bleiben konnten, wurde hier die NOB-Lokomotive durch eine aus dem SCB-Bestand ausgewechselt. Dieser komplizierte Umstand änderte sich erst 1898 mit der Verstaatlichung der fünf grossen Privatbahngesellschaften und damit der Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Nun lag Aarau an der Hauptverkehrsachse Zürich–Bern, die damals noch über Baden und Brugg führte. Aarau und damit der Aargau verpassten allerdings im 19. Jahrhundert den Aufstieg zu einem nationalen Bahnknoten, diese Rolle beanspruchte schon früh die Stadt Olten.¹

Legendäre Silvesternacht 1900

Die erste SBB-Komposition nach Bern fuhr ausgerechnet in der Silvesternacht vom 31. Dezember 1900 auf den 1. Januar 1901 in Aarau ab. Zur Feier des epochalen Ereignisses traf sich fast die ganze Stadt am Bahnhof und sorgte für Jubel, Trubel und Heiterkeit. Natürlich waren die üblichen Honoratioren an vorderster Front, die Stadtmusik und die vereinigten Männerchöre sorgten für Unterhaltung. In Eile verlesen wurde eine Botschaft der Kaufmännischen Gesellschaft Aarau an den hohen Bundesrat in Bern («Argovias Gruss an Mutter Helvetia»), Raketen schossen in den Himmel, ehe das rote Schlusslicht im Tunnel verschwand. Die Menge allerdings festete weiter und zog mit klingendem Spiel in Richtung Altstadt, wo der Alkohol abermals in Strömen floss. Es war, so ein Augenzeuge, eine «Altjahrsnacht, wie sie Aarau noch nie erlebt hat».²

Ein fehlbarer Lokomotivführer

Noch vor diesem Rummel war es im Aarauer Bahnhof zu einem schweren Unglück gekommen. Am späten Samstagabend vom 3. auf den 4. Juni 1899 fuhr der Nachtschnellzug Zürich–Genf mit ungewohnter Geschwindigkeit in die Halle ein und prallte auf Höhe des Pestalozzischulhauses auf eine wartende SCB-Lokomotive. Der Zusammenprall, offenbar verschuldet durch einen schlafenden Zugführer, forderte zwei Tote, drei Schwer- sowie mehrere Leichtverletzte. Zu den Letzteren zählte auch der Aarauer Vizeammann Goar Leonz Stierli-Brentano, der sich bei diesem Unglück eine blutige Nase holte.



↑ Das Zugunglück in Aarau Anfang Juni 1899. (Foto: Stadtmuseum Aarau)

1 Dieser Text ist in gekürzter Fassung erstmals auf der Internet-Plattform «We love Aarau» im Dezember 2018 erschienen.

2 Siehe Erismann, Paul: Aarauer Bahnhof-Kaleidoskop. In: Aarauer Neujahrsblätter 1988.

3 Hanak, Michael et al.: Bahnhof Aarau – Chronik eines Baudenkmals. Zürich 2011.

Das folgende Gerichtsverfahren wegen «fahrlässiger Eisenbahngefährdung» endete mit einem Schuldspruch für den aus Seebach bei Zürich stammenden Lokomotivführer Heinrich Metzger, der zu zwei Monaten Gefängnis und einer Busse verurteilt wurde. Er hatte vergeblich versucht, einen Defekt an der automatischen Luftdruckbremse geltend zu machen.

Unterführung und Passerelle

Bereits 1859 präsentierte sich trotz baulicher Verzögerung das erste Bahnhofsgebäude in voller Pracht, auch wenn der Standort, bedingt durch die Topografie, nicht in Reichweite des historischen Stadtzentrums lag.³ Von Anfang an integriert war eine Gastwirtschaft, ein «Buffet», für das als erster Pächter der «Ochsen»-Wirt Wettler gewonnen werden konnte, der damit bei seinen Berufskollegen allerdings keine Freude auslöste. Der «Buffet»-Chef durfte auf dem damals noch brachliegenden Bahnhofplatz Gemüse anpflanzen und ernten, musste dieses Privileg eines «Pflanzplatzes» vor der Haustüre aber mit dem Stationsvorstand teilen.

Die Fahrgäste mussten in den ersten Jahrzehnten, wenn sie auf das Perron gelangen wollten, zu Fuss die Gleise, die nur

mit einer rostigen Kette gesichert waren, überqueren. Erst 1923 wurden die beiden Passantenunterführungen West und Ost erstellt. In die gleiche Zeit fällt auch der Bau der eisernen Passerelle, die vom damaligen Bankrain Richtung Bahnhofstrasse führte. Dort oben konnte man noch bis nach dem Zweiten Weltkrieg hautnah die gute alte Zeit der Dampflokomotiven erleben. Mindestens beim Güterverkehr, denn die Strecke Zürich–Aarau–Olten wurde für die Personenzüge bereits 1925 elektrifiziert.



Aarau, Bahnhofplatz mit Schützendenkmal

Zeitungsverkäufer «Guggugg»

Vor der Einfahrt der Wagen verbrachte man die Zeit im Wartesaal (1. und 2. Klasse), Ankunft und Abfahrt der Züge wurden durch grosse Stationsglocken lautstark signalisiert und vom Kondukteur ausgerufen («Iischtige, Töre schlüsse!»), der sich dann elegant auf den bereits anfahrenden Zug schwang. Zur Einrichtung des ersten Bahnhofs, der mit Blick auf das Eidgenössische Schützenfest 1924 in Aarau umfassend saniert und erweitert wurde, gehörte auch ein Kiosk. Davor verkaufte noch vor sechzig Jahren ein Mann namens Hässig jeweils die drei Tagesausgaben der *Neuen Zürcher Zeitung*. Sein Markenzeichen war der Ruf des Kuckucks, den er von Zeit zu Zeit ausstieß.

↑ Der alte Bahnhof Aarau mit der legendären Bahnhofsuhr. (Foto: Stadtmuseum Aarau)

→ Der Bahnhof Aarau um 1960. (Foto: ETH Bildarchiv)

Abschied von Kaiserin «Sisi»

Einen Massenauflauf erlebte der Aarauer Bahnhof am Nachmittag des 14. September 1898. Die sterblichen Überreste der Habsburger Kaiserin Elisabeth, die kurz zuvor in Genf ermordet worden war, wurden mit dem Zug nach Wien ge-

bracht. Weil in Aarau wie gewohnt die Lokomotive gewechselt werden musste, machte der Trauerwagen in Aarau einen obligatorischen Halt. Eine unübersehbare Menschenmenge wollte bei dieser Gelegenheit der österreichischen Monarchin «Sisi» die letzte Ehre erweisen. Drei Regierungsräte sowie Stadtmann Max Schmidt überbrachten Beileidsbezeugungen, die Kirchenglocken läuteten, während die Anwesenden barhäuptig und lautlos an den Gleisen verharrten, bevor der düstere Zug nach zehn Minuten von dannen fuhr.

Das Tor zur weiten Welt

Der Aarauer Bahnhof öffnete also das Tor zur weiten Welt. Man konnte bald einmal in der Kantonshauptstadt am Schalter Billette nach Augsburg oder Nürnberg erstehen. Und am Bahnhofskiosk erhielten neugierige Zeitgenossen nach der Wende zum 20. Jahrhundert Zeitungen aus ganz Europa oder gar den Vereinigten Staaten, wenn auch mit gebührender «Lieferfrist». Später genossen Reisende ab Aarau zwei Mal am Tag einen direkten Zug nach Wien, in den 1980er-Jahren hielt in der Aargauer Kantonshauptstadt gar der moderne TGV auf dem Weg von Zürich via Genf nach Paris. *Tempi passati!*

In den 1950er- und 1960er-Jahren erfüllte der Bahnhof auch die Rolle eines Treffpunkts für Gastarbeiter aus Italien, die sich hier am freien Sonntag austauschten, oft mit südländischem Temperament, manchmal aber auch mit traurigem Blick auf abfahrende Züge, die Heimweh auslösten. Wie gross diese Gastarbeiterkolonie tatsächlich war, zeigt die Neujahrsblätter-Chronik des Jahres 1964, verliessen doch am 22. Dezember rund 3500 Italienerinnen und Italiener aus der ganzen Region per Zug Aarau, «um die Festtage in ihrer Heimat zu verbringen».



Die goldene Ära Pauli im «Buffet»

Im letzten Jahrhundert entwickelte sich das «Buffet» zu einem wahren Schmelztiegel der Aarauer Gastroszene. Hier verkehrten Kantonschullehrer, Pöstler, Versicherungsvertreter, Bähnler, Regierungsräte, Pensionierte und natürlich Bahnreisende, entweder im Abteil zweiter Klasse oder im «Buffet erster Klasse». Im gehobenen Teil wirkte seit 1937 Küchenchef Ernst Pauli, der auch ein Lehrbuch für angehende Köche verfasst hatte. 1945 kam eine junge Frau aus Schöftland als Lehrtochter in den Betrieb im Bahnhofsgebäude. Nach einigen Wanderjahren kehrte sie 1950 als Gouvernante ins «Buffet» zurück, wobei die Liebe zum ältesten Pauli-Sohn nicht ganz unschuldig an dieser Entscheidung gewesen sein dürfte. Nach der Heirat führte Erika Pauli den Betrieb mit ihrem Mann, nach dessen frühem Tod 1974 im Alleingang bis zum Ende dieser goldenen Ära 1985. Sie hielt mit ihrer resoluten, aber herzlichen Art die bunte Kundschaft stets unter Kontrolle.

Im letzten Jahrhundert entwickelte sich das «Buffet» zu einem wahren Schmelztiegel der Aarauer Gastroszene. Hier verkehrten Kantonschullehrer, Pöstler, Versicherungsvertreter, Regierungsräte und natürlich Bahnreisende.

Zum «Buffet» gehörte im ersten Stock auch ein Saal mit rot gepolsterten Messingstühlen. Hier fanden zum Teil hitzige Versammlungen, vor allem politischer Art, statt, während es bei den Meetings der Rotarier und am «Fischmöhli» der Heinerich Wirri-Zunft am gleichen Ort etwas ruhiger zu und her ging. «Ich war kein Muttertyp», sagte Erika Pauli rückblickend, vielmehr legte sie konsequent Wert darauf, dass «alles seine Ordnung hat».⁴ Sie verfolgte stets den Weg zwischen Aufmerksamkeit für die Gästeschar und einer klaren Linie in Sachen Respekt.

Wo blieb die alte Bahnhofsuhr?

2008 fiel der historische Aarauer Bahnhof dem Abbruchhammer zum Opfer. In der Öffentlichkeit gab vor allem das Ende der alten Uhr an der Nordfassade zu reden. Nach Meinung etlicher Zeitgenossen sollte diese Zeugin einer vergangenen Epoche gerettet und der Nachwelt erhalten bleiben. Noch grösser war die Aufregung, als die Bahnhofsuhr mit Baujahr um 1900 vom Schuttplatz gestohlen wurde, drei Tage später aber wieder unversehrt zum Vorschein kam. Eine Integration in den Neubau kam nicht infrage, also verschwand der Zeitmesser mit römischen Ziffern, der von löwenköpfigen geflügelten Chimären mit Drachenschwänzen geschützt wurde, in einem Depot der Fachstelle für Denkmalpflege der SBB in Erstfeld. Die Sammlung im Urnerland musste im Jahre 2016 aufgelöst werden, das Objekt kam zurück in den Aargau, allerdings nicht in die Kantonshauptstadt, sondern in den Bestand von SBB Historic, der Stiftung Historisches Erbe der SBB an der Lagerstrasse in Windisch bei Brugg, wo es sich laut Auskunft der wissenschaftlichen Mitarbeiterin Andrea Kuratli heute noch befindet.

Der Autor

Hermann Rauber, Journalist und langjähriges Mitglied der Redaktionskommission der Aarauer Neujahrsblätter, lebt in Aarau.