

## Ein altes Problem: der Aarauer Bahnhof

Anfänglich bestaunt, dann nur noch kritisiert

—sm— Man spricht wieder mehr vom Aarauer Bahnhof seit Bekanntgabe der neuesten Sanierungspläne. Die wenigen Jahre, da man in Aarau stolz auf ihn hatte sein können, sind längst vergangen, und seither ist er, hüben wie drüben, ständig ein Stein des Anstosses gewesen.

Nun will man ihn wieder einmal gründlich in den Senkel stellen, und wie andeutungsweise zu hören war, sind die Pläne der SBB diesmal grosszügiger konzipiert als auch schon. Bedingung ist aber, dass sich die Stadt an den Kosten angemessen beteiligt, und es ist dringend zu hoffen, dass der frühere Schildbürgerstreich, eine finanzielle Beteiligung zu verneinen, sich diesmal nicht wiederholt.

Es gibt später noch Gelegenheit genug, sich mit den Detailplänen auseinanderzusetzen. Die Diskussion wird sich ja in aller Öffentlichkeit abspielen. Für diesmal wollen wir uns mit einem kleinen Rückblick begnügen. Er bringt nichts Neues. Aber es tut wohl und klärt den Geist, wenn man weiss, wie es früher war und wie es zu den heutigen Zuständen gekommen ist.

### Ein Stück Aarauer Eisenbahngeschichte

Man hat es schon zur Genüge lesen können, dass Aarau zur Zeit des schweizerischen Eisenbahnbaus grosses Glück hatte. Denn von Anfang an war beabsichtigt, den wichtigen Ost-West-Strang über Aarau zu legen. Andere Gemeinden, ebenfalls von Bedeutung, blieben vorerst einmal vom nächsten Bahnhof weit abgelegen, was sie bekümmerte und zu den verschiedenartigsten Reaktionen bewog. — Aarau also hatte Glück. Doch man wusste während Jahren nicht, wohin der künftige Bahnhof zu stehen kommen sollte. Erster Standort wäre der südliche Brückenkopf an der Aare gewesen (Mühlmatte — Gaswerk), da man aus Kostengründen gesonnen war, die kommenden Eisenbahnlinien möglichst satt dem Fluss entlang zu führen. Hier war nämlich das zu erwerbende Land am billigsten; kostete es doch damals fast nichts.

Aus verschiedenen Gründen kam man aber von diesem Plan wieder ab und suchte neue Linienführungen. Die zweite im Raum Aarau wäre für die Stadt jedoch geradezu ein Verhängnis gewesen: Der Bahnhof war in der Gegend des Herzogsgutes (Herosstift) gedacht, und die Linie hätte, so gebaut, fast ein Dutzend Strassen à niveau gekreuzt. Wir hätten heute auf Stadtgebiet nicht nur eine Barriere (die vielverrufene an der Bankstrasse), sondern deren acht bis zehn, und der Sanierungen wäre kein Ende gewesen.

Der dritten Version (Schachenlinie mit Tunnel) wurde schliesslich der Vorrang gege-

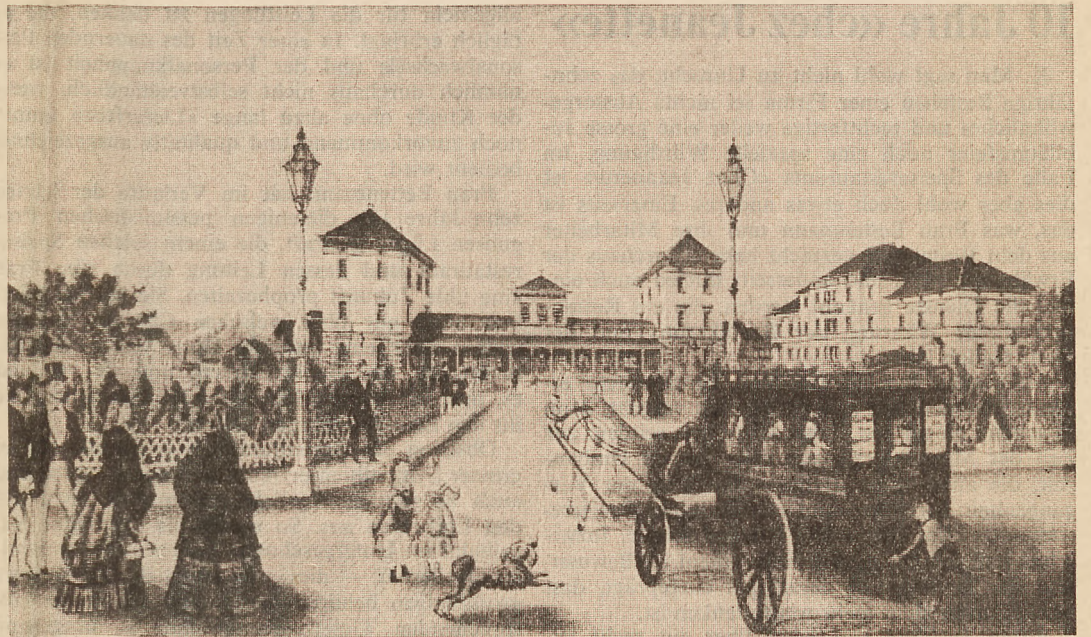
ben, und so kam denn der Aarauer Bahnhof auf die Saxersche Bleiche zu liegen, das heisst dorthin, wo er seit 111 Jahren steht und wo er sich einst, wenn auch vom Stadtkern etwas abgelegen, sehr gut ausnahm und manchem Aarauer, der in der dortigen Gegen Land besass, zu ansehnlichem Gewinn verhalf. Denn nun verlagerte sich das Schwergewicht Aaraus gleichsam aus dem bisherigen Zentrum nach Osten, und die weitere Entwicklung nahm jenen Verlauf, den man heute noch genau verfolgen kann. Man muss nur die Augen offenhalten.

### Der erste Aarauer Bahnhof

Dieser, als Provisorium gedacht, stand aber im Schachen am Fusse des Schanzrains und ziemlich genau an jener Stelle, wo sich seit langem schon ein Wirtshaus befindet, das einst «Kantine» hiess und sich heutzutage «Schützengarten» nennt. Dieser «Stationshof» war nötig geworden, weil die Linie von Olten her bereits fertig war, als der Schanztunnel noch im Entstehen begriffen war. Mit dem Aushubmaterial schüttete man den heutigen Bahndamm auf. Man war im Tunnelbau noch lange nicht so fix wie heute, und darum ging es lange, bis unser Tunnel, der nicht ganz 500 Meter lang ist, ausgemauert und betriebsbereit war. Die Eisenbahnherren, fraglos die grossen Pioniere der fünfziger und sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts, hatten jedoch nicht die Geduld zum Warten und wollten ihre «Eisentiere» unbedingt jetzt schon nach Aarau dampfen lassen, was auch den zeitnahen Aaraubern nur recht sein konnte.

So entstand denn drunten im Schachen ein provisorisches Bahnhoflein, zu welchem von der Wöschnau her ein provisorisches Geleise führte, während Tiroler, Badenser und Italiener noch emsig an Damm und Tunnel «krampften», und in ihrer Freizeit durch ihr lautes Betragen den Aaraubern auf die Nerven gingen. Es gibt eben nichts Neues unter der Sonne.

Anfangs Juni 1856 konnte die Linie Aarau—Olten eingeweiht werden. Die Züge fuhren damals gleich noch weiter Richtung Luzern. Man kam jedoch vorerst nur bis Emmenbrücke, was vorläufig genügte, da die Leute noch nicht so anspruchsvoll waren und alles gleich in äusserster Perfektion haben wollten. Kutschen und Omnibusse besorgten den Dienst in die nahe Stadt, und so wurde es auch in Aarau gehalten: Fremde wurden im Schachen drunten abgeholt und per Achse zum «Wilden Mann» oder zum «Ochsen» hinauf kutschiert, was alles freilich nicht einmal ganz zwei Jahrlein dauerte: Im April 1858 waren nämlich Damm und Tunnel betriebsbereit, und die Centralbahn konnte mit ihren Zügen, die noch selten genug verkehrten und nachts überhaupt nicht, auf das heutige Bahn-



Das Aufnahmegebäude im Urzustand. Die Schalterhalle war offen und Wind und Wetter ausgesetzt, der Mittelbau niedrig und noch ohne Uhr. Auf dem Bahnhofplatz breiteten sich Gärten aus, wo der Vorstand sein Gemüse pflanzen konnte. Die Aarauer Gasthöfe entsandten Omnibusse an die Züge. (Nach einer Zeichnung von Fritz Wärtli, um 1870.)

hofgelände vorstossen, wohin die andere grosse Eisenbahngesellschaft in unserer Gegend, die Nordostbahn, unterdessen ebenfalls gelangt war, und zwar von Brugg her. So konnten sich im Frühling 1858 diese beiden mächtigen wirtschaftlichen Gebilde, die neuen Herren des Landes, in Aarau auf der Saxerschen Bleiche die eisernen Tatzen reichen, und Aarau bildete eine Art Grenze. Der «Stationshof» im Schachen hatte eindeutig der Centralbahn (mit Sitz in Basel) gehört. Der neue, endgültige Bahnhof war Eigentum der Nordostbahn (mit Sitz in Zürich) und blieb es bis zum Übergang an den Bund. Hier in Aarau wurden bei allen durchgehenden Zügen auch immer die Lokomotiven gewechselt, was zu längeren Aufenthalten führte. «Haltlose» Städtesschnellzüge und ähnliches wären in der damaligen Zeit noch undenkbar gewesen. In Aarau musste jeder Zug Aufenthalt machen.

### Das Bahnhofbuffet

Während dieses Lokomotivwechsels hatten die Reisenden also Pause. Nach allgemeiner Sitte stieg man aus und vertrat sich die kalten, steifen Füsse oder stillte den Durst am Bahnhofbrunnlein. Manch einen gelüstete es jedoch nach Besserem, oder er hatte sogar rechtsschaffenen Hunger. Dies wussten die Eisenbahnherren vom Ausland her, und daher gedachten sie gleich von Anfang an im Aarauer Bahnhof ein Buffet einzurichten, um so noch indirekt einigen zusätzlichen Gewinn zu erzielen.

Die Aarauer Wirte, darüber ins Bild gesetzt, wehrten sich mit Händen und Füssen dagegen, obgleich sie eigentlich die Notwendigkeit eines solchen Buffets hätten einsehen sollen und alle ihre Lokale ziemlich weit vom Bahnhof entfernt waren. Die Regierung liess jedoch den Wirten ihr Ohr und lehnte ein erstes Gesuch der Nordostbahn ab, und erst ein zweiter Anlauf brachte den Bahnherren den gewünschten Erfolg. Ochsenwirt Wettler wurde erster Aarauer Bahnhofbuffetwirt. Als Gebühr hatte er alljährlich 200 Franken abzuliefern.

### Unruhige Zeiten

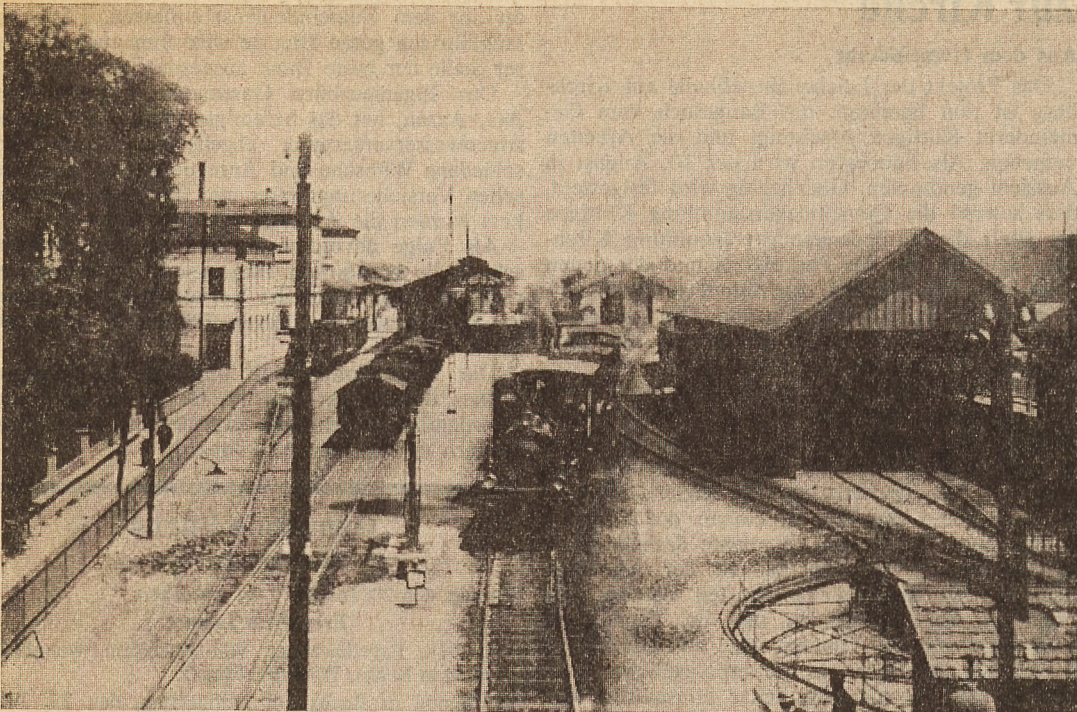
Die Eisenbahn brachte viel Unruhe in unser Land, und dies nicht allein auf politischem Gebiet. Es gibt Kulturhistoriker, die nachweisen zu können glauben, dass mit der Eisenbahn die moderne Hast begonnen habe, die seither nie mehr endete. Auch in Aarau gab es hinfort einen Gesprächsstoff mehr, und das war eben der neue Bahnhof auf der Saxerschen Bleiche, der architektonisch als «Zierde der Stadt» betrachtet wurde, dem aber von Geburt an so viele Mängel anhafteten, dass geborene Kritiker ihre Freude daran haben konnten. Nichts war recht, obschon man sagen muss, dass die Anlage, mit damaligen Massstäben gemessen, grosszügig konzipiert war. Doch bald hatte man den Zustand der Wartesäle zu bemängeln, bald die Ordnung (oder vielmehr Unordnung) auf den Aborten; bald war die Beleuchtung ungenügend, bald der Zugang zu den Zügen. Und so fort, man könnte noch lange weiterfahren. Es

kam auch zu förmlichen Zwisten zwischen der NOB-Direktion und der hiesigen Ortsbehörde, und man darf ruhig die Behauptung wagen, dass mit dem Einzug der Eisenbahn auch im Unteren Rathaus etwas unruhigere Zeiten angebrochen waren. Denn der unzufriedene Bürger lief schon damals gern zum Stadtmann und klagte ihm sein Leid, worauf dieser die Kanzlei in Bewegung setzte und die Herren in Zürich (manchmal auch jene in Basel) mit Beschwerden bedachte, die oft ganz unzulänglich erledigt wurden, was zu weiteren Spannungen führte. Der Übergang der grossen Privatbahngesellschaften an den Bund war in Aarau nicht umsonst so freudig unterstützt und begrüsst worden. Doch die Enttäuschung war gross, als man feststellen musste, dass auch die SBB Aarau gegenüber eine merkwürdige, meist abweisende Haltung einnahmen, was zu einem regelrechten und beinahe endlosen Malaise führte.

Neuralgische Punkte waren: die Bahnübergänge in der Gais (inzwischen saniert) und beim Schulhaus, der ungenügende Fahrplan, bauliche Mängel am Aufnahmegebäude, fehlende Zwischenperrons, der rüde Ton der Eisenbahner gegenüber dem reisenden Publikum, schlechte sanitarische Einrichtungen und anderes mehr.

Vieles davon konnte verbessert oder behoben werden. Das Bahnhofpersonal ist heute die Freundlichkeit selber, und manches andere erfuhr ebenfalls eine Qualitätssteigerung. Vor dem Eidgenössischen Schützenfest in Aarau (1924) kam es sogar zu einer umfassenden, wenn auch immer noch ungenügenden Sanierung des Güter- und des Personenbahnhofes. Von zwei vorgesehenen Zwischenperrons wurde aber leider nur der eine gebaut, und die Kalamität, dass der Reisende gewisse Züge nur schwer findet und sie erst noch auf gefährlichen Wegen erreichen muss, blieb weiter bestehen, wenn sie auch nicht mehr so krass ist wie vor 1923; damals musste man ausgesprochen Glück haben, wenn man gewisse Züge der alten Nationalbahnlinie überhaupt entdeckte, ehe sie sich, schnaufend und dampfend, Richtung Suhr davonmachten.

Zu all den geschilderten Uebelständen kommt nämlich noch, dass zu jener Zeit die Dampflokomotive im Bahnhof Aarau SBB eindeutig das Feld beherrschte, was ganz schön und vor allem romantisch aussah, jedoch allerlei zusätzliche Unzukömmlichkeiten im Gefolge hatte. Nach der Bahnhofsanierung von 1923/24 verschwanden sie dann aber zusehends. Denn schon 1925 wurde auf der Strecke Zürich—Olten die elektrische Traktion eingeführt, und 1927 wurde die Südbahnlinie Rapperswil—Arth-Goldau elektrifiziert. Der Dampfbetrieb beschränkte sich von da an bis 1946 bei uns auf die Linien nach Suhr—Zofingen und Suhr—Wettingen. Noch bis etwa 1930 wurden dort Lokomotiven der einstigen Jura—Simplon-Bahn eingesetzt, die schon damals mit ihren langen Kaminen musealen Charakter hatten, heute aber von den vielen Freunden der Dampflokomotiven teuer bezahlt würden. Unseres Wissens gab es diese Bewegung in jenen Jahren noch nicht, und die guten alten «Puffer» wurden von den SBB ohne jedes Aufheben verschrottet.



Der Aarauer Bahnhof zur Zeit des Dampfbetriebes, von der Passerelle aus gesehen. Rechts im Vordergrund die Scheibe zum Abdrehen der Lokomotiven, weiter im Hintergrund die Wagen- und Lokomotivremisen. Die hölzerne Halle überdeckte die beiden Hauptgeleise. Unterführungen gab es noch keine (Archivbild).



Teilweise sogar wahrer Hundstagskrimi von Uwe Holmes

Wie so oft in Giebelwil kam es in dieser Sache zu einem klaren Entscheid, oder vielmehr: er wurde hinausgeschoben. Die Situation erfuhr immerhin dadurch eine gewisse Klärung, als das beauftragte wissenschaftliche Institut sein Untersuchungsergebnis bekanntgab. Das communiqué wurde fast in sämtlichen schweizerischen Tageszeitungen veröffentlicht und brachte den Sachverhalt zum Ausdruck, was die Giebelwiler Historiker bereits wenige Minuten nach der Feststellung hatten: Die Goldmünzen sind eindeutig römischen Ursprungs und ungefähr 200 Jahre alt. Der Fund sei für die Welt im allgemeinen, die Schweiz im besonderen und Giebel-

wil im speziellen ausserordentlich bedeutsam, und eine eingehendere Untersuchung sei im Interesse der Geschichte sehr zu empfehlen.

Der Stadtrat sah sich nun veranlasst, von seinem abwartenden Standpunkt abzuweichen. Auf sanftes Drängen der historischen Vereinigungen der Schweiz beschloss er in einer Sondersitzung, eine Spezialkommission einzusetzen. Diese wurde beauftragt, die Frage abzuklären, ob und in welchem Umfang sich systematische Ausgrabungen rechtfertigen würden. Mit diesem Ausgang des Giebelwiler «Münz-Krieges» konnten sich die «Münzler» vorläufig zufriedengeben. Der Stadtrat wusste aber auch die «Anti-Münzler» zu befriedigen, indem er vorderhand von einem Baustopp Abstand nahm und einen solchen erst in Erwägung ziehen wollte, wenn die Spezialkommission ihre Arbeit beendet und Bericht erstattet hatte. Der Stadtrat beschloss sehr weise, die Mitgliederzahl der Spezialkommission sehr hoch anzusetzen, damit möglichst alle Parteien, alte und junge Leute, Massvolle und Extremisten, Arme und Reiche, «Münzler» und «Anti-Münzler», darin vertreten sein konnten. Damit war sichergestellt, dass sämtliche Art von Opposition bereits Einsitz genommen hatte, womit dem ganzen Problem der Weg über weite Strecken schon geebnet war. Der 21-köpfigen Spezialkommission wurde schliesslich — und das war ein geschickter Fischzug, der überall in der Schweiz begrüsst wurde — ein alt Bun-

desrat, welcher noch nicht mit allzu vielen Verwaltungssitzungen überlastet war, als Präsident vorangestellt; es war naheliegend, dass dieser verdiente Magistrat mit seinen weltweiten Erfahrungen und seinem ausgesprochenen Verhandlungsgeschick für Giebelwil eine grosse Hilfe darstellen konnte; Pech war eigentlich nur, dass er von Haus aus nicht Historiker, sondern Philosoph und Soziologe war. Die Spezialkommission erhielt übrigens den Namen «Pro senectute Giebelwili», was etwa soviel wie «Für Giebelwils Altertümer» bedeutete; und es gereichte jedem, um dessen Mitwirkung nachgegangen wurde, zur Ehre, in einem solchen auserlesenen Gremium dabeisein zu dürfen.

Somit waren die Wogen in Giebelwil einstweilen ein wenig geglättet und der drohende Bürgerkrieg glücklich verhindert. Der Stadtmann aber hatte die weise Idee, dass sich das Volk anlässlich eines kleinen Festleins am besten wieder versöhnen würde. Wie jede Idee, die ein Volksfest verheissst, schlug auch diese bei den Giebelwilern mächtig ein («panem et circensem»); innert wenigen Stunden wurde ein Organisationskomitee unter der Leitung eines Stadtrats zusammengestellt, welches die Vorbereitung dieses «Giebelwiler Goldfestes», wie es sofort getauft wurde, unverzüglich an die Hand nahm. In Windeseile wurde ein Programm entworfen, welches folgendes Aussehen hatte:

14 Uhr: Besammlung der Behörden und geladenen Gäste in der Baugrube des Giebelwilerhofs. Gold- und Silberwalzer, intoniert durch die Blasmusik Giebelwil.

14.10 Uhr: Begrüssungsworte durch den Stadtmann.

14.15 Uhr: Tanzspiele, dargeboten von Erstklässlern.

14.25: Gedichtvorträge von Kantonsschülern zum Thema: Morgenstund hat Gold im Mund.

14.35 Uhr: Fanfaren durch die Blechmusik Giebelwil.

14.40 Uhr: Feierliches Abdecken der Fundstelle der Goldmünzen. Festansprache durch den Präsidenten des Komitees «Pro senectute Giebelwili».

14.55 Uhr: Improvisationen der Blasmusik Giebelwil und der vereinigten Männerchöre zum Thema «Wut über einen verlorenen Groschen» von Ludwig van Beethoven.

15.05 Uhr: Giebelwiler Lied, dargeboten vom Spezialchor der Bezirksschule.

15.15 Uhr: Schluss der offiziellen Feier und Empfang der Geladenen im Restaurant «Salmonellen».

15.30 Uhr: Beginn des Volksfestes auf dem Bahnhofplatz und auf 13 weiteren Plätzen der Altstadt.

(Fortsetzung folgt)