

Zeitschrift: Badener Neujahrblätter

Herausgeber: Literarische Gesellschaft Baden; Vereinigung für Heimatkunde des Bezirks Baden

Band: 73 (1998)

Artikel: Bilder vom Bahnhofumbau in Turgi

Autor: Wanner, Ruedi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-324584>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bilder vom Bahnhofumbau in Turgi

Ruedi Wanner

In den Jahren 1993 bis 1997 wurde der Bahnhof Turgi mit einem Kostenaufwand von rund 50 Millionen Franken vollständig umgebaut. An den Investitionen beteiligten sich der Kanton Aargau mit 40 Prozent und die Gemeinde Turgi mit 800 000 Franken. Nachdem innerhalb der vierjährigen Bauzeit den Reisenden verschiedene Provisorien zugemutet wurden, können sie nun von schienenfreien Zugängen, bequemen Hochperrons und insgesamt drei Perrondächern profitieren. Für die SBB resultieren dank dem beträchtlichen Aufwand auch Verbesserungen in der Betriebsabwicklung und namhafte Personaleinsparungen.

Das bisher wohl einmalige, kreisrunde Aufnahmehaus basiert auf einer Idee des Architekturbüros Hasler, Schlatter & Werder und enthält die nötigen Betriebs- und Verkaufsäume, ebenso die Schalterhalle und einen grossräumigen Kiosk. Die technischen Einrichtungen sowie die Anlagen der Baudienste wurden in einem separaten Dienstgebäude auf der Westseite untergebracht.

Nach Inbetriebnahme der Spanischbrötlibahn im Jahre 1847 wurde das Eisenbahnnetz schrittweise erweitert. So erreichten die Schienen neun Jahre später Brugg, nochmals zwei Jahre später Aarau. Damit war auch schon eine erste internationale Verbindung mit Basel und Frankreich möglich, die allerdings noch mühsam über den Alten Hauenstein

(Tunnel bei Läufelfingen) und mit Lokomotiv- und Wagenwechsel in Aarau erfolgte. Die heute im Transit- und Schnellzugsverkehr üblicherweise benützte Bözbergstrecke folgte dagegen erst im Jahre 1875.

Der Bahnhof Turgi verdankt seine Schlüsselstellung einerseits der Hauptverkehrsachse Zürich–Brugg–Olten/Basel und andererseits der abzweigenden Linie nach Koblenz–Waldshut. Diese kam bereits 1859 in Betrieb und stellte weit und breit die erste Schienenverbindung über den Rhein her. Vorsorglicherweise wurden Trassee, Brücken und Tunnel bereits für doppelspurigen Ausbau vorgesehen; die Erwartungen der damaligen Planer erfüllten sich jedoch nur teilweise.

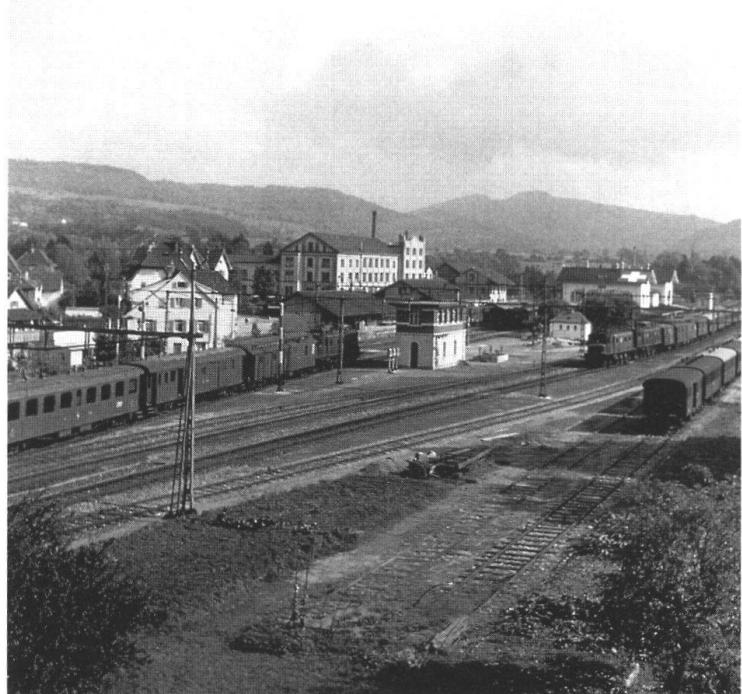
Das alte Bahnhofgebäude hatte viele liebenswerte Details wie beispielsweise diese gusseisernen Gebälkstützen. Einige von ihnen wurden durch ortansässige Sammler gerettet (Bild: David Kober).



Der später überdimensionierte Bahnhof Turgi in seiner Blütezeit. Das Schweizerkreuz auf dem Dach weist auf das Kriegsjahr 1944 hin und sollte zur Kennzeichnung des Territoriums für die gegen Nazideutschland gerichteten Flüge der alliierten Bomberstaffeln dienen. Im Vordergrund zwei schwer zu bewegende, eisenbereifte Handwagen für den Umschlag von Gepäck, Expressgut und Milchkannen (Bild: SBB-Fotodienst).



Auf der Westseite fährt links ein Personenzug mit Ae 3/6 I auf die sogenannte B-Seite ein, während rechts vom Stellwerk II ein weiterer (Zuglok Ae 3/6 II, Vorspann durch Ae 3/6 I) auf die Ausfahrt nach Brugg wartet. Im Gleistumpen ganz rechts sind Personenwagen abgestellt. Im Hintergrund das heute von einer Wohnsiedlung überbaute Areal der Blechwarenfabrik Straub-Egloff (Bild: SBB-Fotodienst).





Auf diesem Bild kommt – dank Teleobjektiv – die Insellage des früheren Bahnhofes gut zur Geltung. Links führen die beiden Haupt- und

ein Ausweichgleis Richtung Brugg (A-Seite), während die B-Seite rechts eher den Zügen von und nach Koblenz diente (Bild: Beni Rotzinger).





Das Stellwerk I aus dem Jahre 1911 bediente die Zug- und Rangierfahrten Seite Baden. Es wurde kurz nach dem Aufnahmegebäude im Mai 1996 abgebrochen. Bereits stehen neue Fahrleitungsjoche, zum Teil noch recht behelfsmässig. Interessant ist die Vorbeifahrt des ehemaligen luxuriösen TEE-Zuges (Trans-Europ-Express), der inzwischen durch

Farbmutation zur «Grauen Maus» degradiert und dank Einbau der 2. Klasse auch «demokratisiert» wurde. Die noch verbliebenen Züge dienen als Zubringer von Bern zum TGV-Anschluss Richtung Paris. Für den wöchentlichen Unterhalt sind jedoch Überführungen zwischen Bern und Zürich nötig, so dass sich in Turgi modernes Design und

alte Stellwerktechnik begegneten. Die zunächst rein mechanischen, das heisst mit Muskelkraft zu bedienenden Stellwerke des Typs «Bruchsal J» waren zur besseren Übersicht in erhöhten Häuschen untergebracht. Im Stellwerk II musste auch noch die Bahn schranke beim Restaurant Diana bedient werden (Bild: David Kober).



Turgi wird immer wieder von interessanten Extrazügen durchfahren. Hier dampft mit mächtiger Rauchfahne die einst französische, ölfgefeuerte «Mikado» Serie 141 R 1244 Richtung Brugg. Am Aufnahmetag (4. September 1994) waren auch auf der A-Seite (Weichlen) noch alle Gleise benützbar (Bild: E. Suter).



Ein idyllisches Bild vor Beginn der eigentlichen Abbruch- und Umbauarbeiten. Eine ehemalige Schnellzugslok vom Typ Re 4/4 I bringt einen Postzug von Brugg nach Baden. Am Standort des mächtigen Baumes (rechts) existiert nur noch die kreisrunde Sitzbank. Als vielbeachtetes «pièce de resistance» galt im alten

Bahnhof das Stellwerkhäuschen, fachmännisch «Block»- oder «Freigabewerk» benannt. Hier gab der Fahrdienstleiter durch Einstellen von Hebeln und Drücken der Freigabefelder seine Befehle an die ausführenden Organe in den beiden erhöhten Wärterstellwerken. Für jede Zugfahrt waren im zentralen Blockwerk

und in den beiden erhöhten Wärterstellwerken insgesamt 24 Manipulationen nötig. Seit September 1997 ist für die Bedienung der Weichen und Signale in Turgi kein Personal mehr notwendig; das elektronische Stellwerk wird von Brugg aus fernbedient (Bild: David Kober).

Die eigentlichen Bauarbeiten begannen nach dem offiziellen Spatenstich vom 3. November 1993. Zuerst wurden die beiden Güterschuppen (einer seinerzeit für Versand-, einer für Empfangsgüter konzipiert) abgebrochen. Der einst bedeutsame Güterverkehr des Bahnhofes Turgi wurde auf diesen Zeitpunkt auch für Wagenladungen aufgehoben (Bild: David Kober).



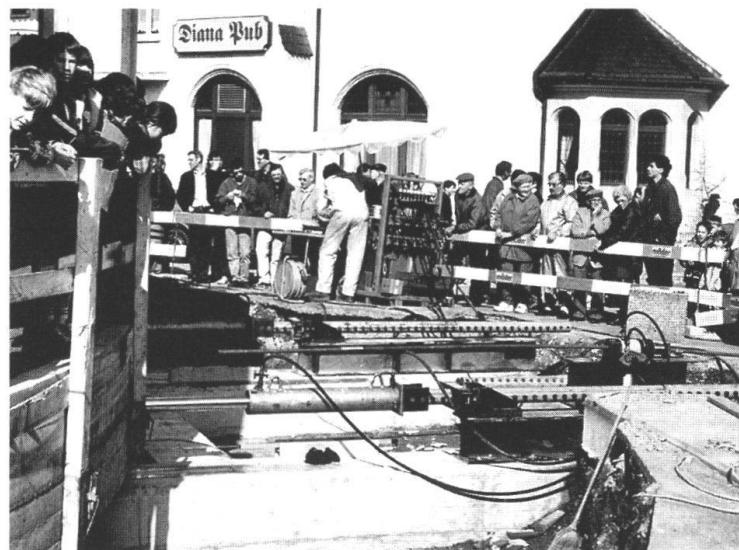
Eine interessante Bauphase: Bereits sind Treppe und Rampe zu den heutigen Gleisen 2 und 3 erstellt. Der Zugverkehr nach Koblenz (rechts) wickelt sich noch über das alte Gleis B1 ab. Im Vordergrund rechts stand der beliebte Bahnhofkiosk. Stark gefragt waren auch die inzwischen aufgehobenen Parkplätze auf der «Mittelinsel», wo sich auf dem Bild der Bagger befindet (Bild: David Kober).



Abbruchstimmung im April 1996: Im mittleren Teil des Bahnhofgebäudes war bis 1973 ein Bahnhofbuffet untergebracht. Es wurde am 20./21. April 1996 aus dem Dornröschenschlaf geholt. Die im Bild sichtbare Stationsanschrift hat inzwischen Raritätenwert erhalten. Sie soll sogar bei einem Schweizer Eisenbahnfreund in Brasilien heimatliche Gefühle vermitteln (Bild: Peter Berthele).



Das runde Aufnahmegebäude wurde zur Vermeidung von aufwendigen provisorischen Bauten zunächst an einer während der Bauphasen günstigen Lage erstellt. Sozusagen «unter Betrieb» (Stellwerk und Billettverkauf blieben aufrechterhalten) erfolgte am 22. März 1997 die Verschiebung um 4,4 m Richtung Gleis an die heutige, definitive Lage. Die auch von den Medien stark beachtete Operation wurde durch die Turgemer Bevölkerung mitverfolgt. Ganze Schulklassen beobachteten, wie die 535 Tonnen mittels Hydraulikpressen verschoben wurden (Bild: David Kober).



Obwohl der Bahnhof Turgi zu jenem Zeitpunkt noch keineswegs vollendet war, wurden vom 23. bis 25. Mai 1997 im Zusammenhang mit Aarau grosse Jubiläumsfeiern «150 Jahre Schweizer Bahnen» gefeiert. Eine stark benützte Verbindung mit nagelneuen, doppelstöckigen Intercitywagen ermöglichte den Besuch der beiden Festorte. Vorgespannt ist die kräftige Lokomotive der neuesten Serie 460, die für «Zugkraft Aargau» wirbt und an das grosse Engagement des Kantons für den öffentlichen Verkehr erinnert (Bild: Ruedi Wanner).





Neben betrieblichen und kommerziellen Verbesserungen der Anlagen besticht vor allem das runde Aufnahmegebäude. Es wurde unter 26 Varianten ausgewählt; der für den Architekturwettbewerb

gewählte Deckname «Kilometer 27.5» entspricht bis auf wenige Meter exakt der bahnüblichen Bezeichnung ab Zürich HB (Bild: René Rötheli, Baden, für Hasler, Schlatter & Werder, Zürich).