Zeitschrift: Brugger Neujahrsblätter

Herausgeber: Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg

**Band:** 45 (1935)

**Artikel:** Aus der Lebensgeschichte des Brugger Bahnhofes

Autor: Füllemann, A.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-901183

### 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**

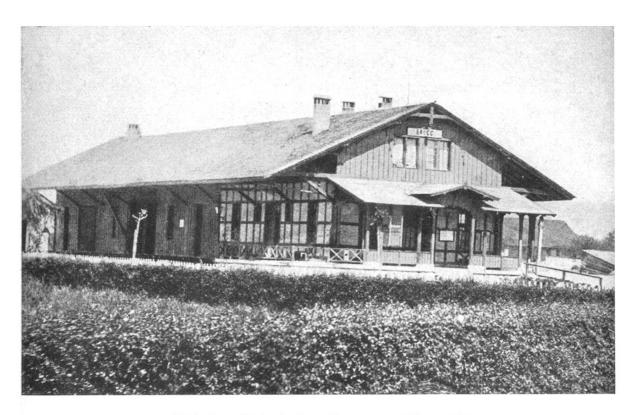
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 24.10.2025** 

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

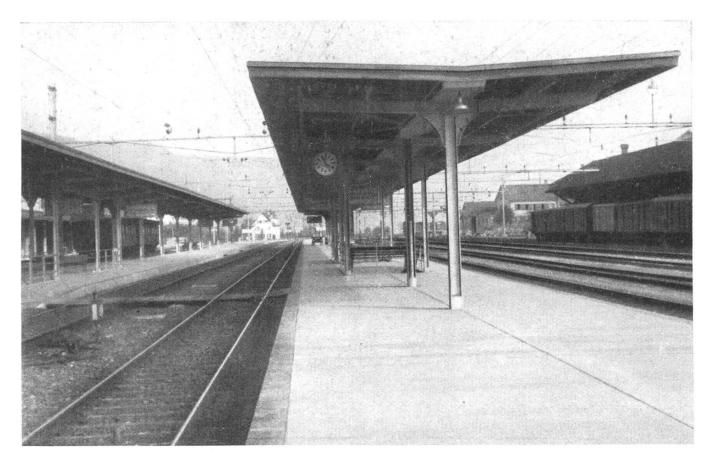


Aeltester Bahnhof in Brugg, 1856—1868

"Ganz ellei isch duße es chlises Bahnhöfli gstande, aber kene Hüser drum ume; me het es paar Mal im Tag donne gage Bade oder gage Aarau fahre, aber susch niene he.

Bim Bahnhösti isch en Stud gstande mit er Glogge, dert häntst ame lang gschället, 10 Minute eb en Jug abgfare isch. Und wenn en Jug hät solle absahre und 's isch no Kine z'springe cho um der Kage ume, vom Sücholi här und het gwunke mit em Aägeschirm, so händ s'em gwartet, er het no dönne 's Billet löse und si sind froh gsi, wenn si no eine gha händ."

(Dr. Leopold Froelich +, Nutenzugrede 1927)



Die neue Bahnhofanlage in Brugg Eröffnet am 1. August 1934

Photo Dr. W. Hauser

# Uns der Lebensgeschichte des Brugger Bahnhoses.

Nachdem am 1. August 1934 die neuen Bahnsteige eröffs net worden sind und damit die Bahnhoferweiterung in der Hauptsache als abgeschlossen betrachtet werden kann, dürfte eine kurze Beschreibung des Werdeganges allgemein intersessen.

Die erste Stationsanlage in Brugg stammte aus der Zeit der Eröffnung der Bahnlinien Baden-Brugg 1856 und Brugg-Aarau 1858. Sie wurde 1868, auf die Eröffnung der Bözbergbahn hin (1875), durch die jetzt umgebaute Anlage erset, wobei zu erwähnen ist, daß für das Aufnahmegebäude Bausteine des abgebrochenen ersten Zürcherbahnhofes verwens det wurden.

Die durch die stete Verkehrszunahme nötig gewordene Umsgestaltung des Vahnhoses zur heutigen Anlage ist in verschies denen Abschnitten durchgeführt worden und hat infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse und anderer Umstände fast drei Jahrzehnte gedauert.

Die ersten Projekte stammen aus den Jahren 1903—1905, die verschiedene großzügige Erweiterungen der Anlagen vorssahen, nämlich 3 Bahnsteige mit Personenuntersührungen, Bergrößerung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens, Erstellung eines Dienstgebäudes beim Aufnahmegebäude, Aussbau der Rangiers und Abstellgeleise mit neuer Militärrampe, ferner Unterführung der Aarauerstraße (unter der Bözbergslinie), sowie die Ueberführung der Zürcherstraße (Ostseite des Bahnhoses).

Im Jahre 1906 stellte die Generaldirektion ein wesentlich kleineres Projekt auf, im Boranschlagsbetrag von 3,135,000 Fr., unter Hinweis darauf, daß durch die Ausgestaltung der Ransgierbahnhöfe Basel, Zürich und Olten der Bahnhof Brugg eine Entlastung ersahren werde.

Der Uebergang der Zürcherstraße auf Geleisehöhe norde östlich des Aufnahmegebäudes führte über fünf Geleise. Wegen des starken Zugverkehrs und dem stetigen Rangieren der Güterzüge über diesen Uebergang hinaus, murde ber Stragenverfehr zeitweise unangenehm lange gesperrt. Da dieser Zustand auf die Dauer unhaltbar war, kam man überein, vorläufig wenigstens den Niveauübergang durch eine Ueberführung zu ersetzen uns gefähr an der Stelle, wo fich heute die Unterführung befindet. Die Gemeinden Brugg und Windisch waren mit der Entfers nung des Niveauüberganges einverstanden, verlangten aber gleichzeitig die Erstellung eines Personendurchganges (Unterführung) an der Stelle des Niveauüberganges. Das weitere Studium zeigte dann, daß eine Ueberführung der Zürcherstraße für eine spätere Erweiterung des Bahnhofes ungünstig wäre. Man entschloß sich dann für eine Unterführung. Die ungunstige Kinanzlage der Bundesbahnen gestattete aber vorläufig die Ausführung dieses Projektes nicht. Um aber den erwähnten mißlichen Verhältnissen beim Niveauübergang an der Zürcherstraße etwas abzuhelfen, wurde im Jahre 1909 ein Personen= durchgang erstellt.

In den Jahren 1911—1913 konnten endlich die Abstells und Rangiergeleise etwas erweitert, ein Dienstgebäude für das Lokomotivdepot, ferner die neue Werkstätte mit sieben Lokosmotivreparaturständen erstellt werden.

Während der Ariegsjahre trat ein Stillstand in den Ersweiterungsbauten ein, die dann aber nach Ariegsende wieder aufgenommen wurden. Es entstanden das Dienstgebäude mit Postanbau und neue Abortanlagen. Diesen Arbeiten folgte im Jahre 1919 der Umbau des Aufnahmegebäudes. Gleichzeitig wurden der Bahnsteig I überdacht und der Güterschuppen bes deutend vergrößert.

Die Unterführung der Zürcherstraße harrte aber immer noch der Ausführung. Mit dem zunehmenden und schnell ans wachsenden Autoverkehr verschlimmerten sich die Verhältnisse beim Niveauübergang dieser Straße ständig.

Im Jahre 1925, gleichzeitig mit der Einführung der

Elektrisizierung konnte dann endlich mit der Ausführung der Zürcher Straßenunterführung in 12 Meter lichter Weite bes gonnen werden.

Die Unterführung der erwähnten Straße erforderte die Hebung des Dammes um 4 Meter auf eine Länge von 1700 Meter gegen Turgi hin. Wegen dieser Hebung mußten für zwei weitere Straßen zwischen Brugg und Turgi Unterführungen erstellt werden. Für die Dammhebung kam ein Bauvorgang zur Anwendung, bei dem der doppelspurige Betrieb nicht unterbrochen werden mußte. Diese Arbeiten waren im Jahre 1927 beendet.

Indessen haftete dem Bahnhof immer noch der betriebsund verkehrstechnische Mangel an, daß keine Zwischenbahnsteige vorhanden waren und die Reisenden bis zu vier Geleise überschreiten mußten, um zu ben Zügen zu gelangen. Dieser Uebelstand erschwerte den Dienstbetrieb und bildete die Ursache vieler Zugsverspätungen. Bevor aber an die Erstellung der Zwischenbahnsteige herangetreten werden konnte, mußten in den Jahren 1931—1932 vorerst folgende wichtige Arbeiten ausgeführt werden: Vermehrung der Abstellgeleise, Erstellung eines Ausziehgeleises längs der Südbahn und einer neuen leistungsfähigen Viehrampe, ferner die Verlängerung des seit 1909 bestehenden Personendurchganges bis zum Freiverlades plate, die Aufschüttung für den neuen Geleisekopf und Legen der Geleise und Weichen auf Seite Turgi. Erst nachdem die neuen Geleise betriebsbereit waren, konnte mit der Verschies bung der Personengeleise zur Gewinnung des notwendigen Plates für die Zwischenbahnsteige begonnen werden. Der bereits bestandene Personendurchgang auf der Oftseite dient nunmehr auch als Bahnsteigunterführung und wurde zu diesem 3wecke von 2,5 Meter auf 4,5 Meter erweitert und mit einem Treppenaufstieg zu den beiden Zwischenbahnsteigen versehen. Auf der Westseite (beim Abort) entstand eine 5 Meter breite Personenunterführung bis zum dritten Bahnsteig mit Treppenaufstiegen zu den Bahnsteigen II und III. Der Bahnsteig I wurde auf 280 Meter verlängert. Die beiden Zwischenbahn=

steige sind (II) 7,48 Meter und (III) 6,70 Meter breit und 300 Meter lang und auf je 120 Meter Länge überdacht.

Die dem Publikum dienenden Anlagen sind, wie bereits erwähnt, am 1. August 1934 in Betrieb genommen worden.

Im Vau befinden sich noch einige Geleiseänderungen auf der Westseite des Vahnhoses, sowie eine neuzeitliche Kraftstellswerkanlage. Diese Arbeiten werden bis Mitte 1935 beendet sein.

Die Gesamtkosten der jetzt zum Abschluß gelangenden Bahnhoferweiterungen erreichen die Summe von 6,250,000 Franken.

Brugg hat nun einen dem Verkehr und der Bedeutung des Platzes entsprechenden und allen Anforderungen genügens den Bahnhof erhalten. Die langgedehnten, weithin tönenden Warnsignale: "Dbacht gä, zrücktrete, warte mit Istiege" — gehören nun, wie so vieles andere, auch der Vergangenheit an.

Mach einem Artikel von A. Ruhn im S.B.B.-Nachrichtenblatt für die Reujahreblätter bearbeitet von A. Füllemann

## Sinnspruch.

Sprich in Bedrängnis Nie von Verhängnis – Ein Alexander Haut's auseinander!

Karl Sibel.