

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

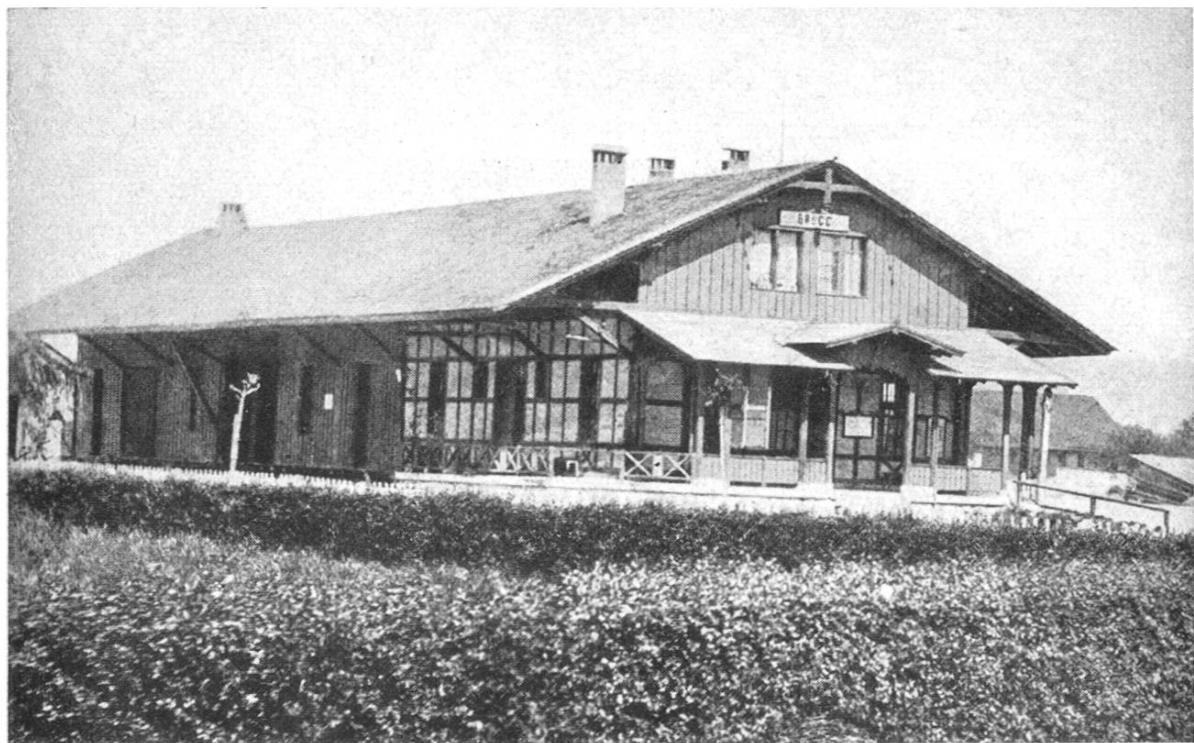
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 12.01.2026

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



Ueltester Bahnhof in Brugg, 1856—1868

„Ganz ellei isch duſe es chliſes Bahnhöſli gſtande, aber kene Hüſer drum ume; me het es paar Mal im Tag chönne gäge Bade oder gäge Narau fahre, aber ſuſch niene he.

Bim Bahnhöſli isch en Stud gſtande mit er Glogge, dert häntſi ame lang gſchället, 10 Minute eb en Zug abgfare isch. Und wenn en Zug hät folle abfahre und 's isch no Eline z'springe ho um der Egge ume, vom Hücheli här und het gwunke mit em Rägeschirm, fo händ ſ'em gwartet, er het no chönne 's Billet löſe und ſi ſind froh gſi, wenn ſi no eine gha händ.“ (Dr. Leopold Froelich †, Rutenzugrede 1927)



Die neue Bahnhofsanlage in Brugg
Eröffnet am 1. August 1934

Photo Dr. W. Häuser

Aus der Lebensgeschichte des Brugger Bahnhofes.

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

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 ersetzt, wobei zu erwähnen ist, daß für das Aufnahmegebäude Bausteine des abgebrochenen ersten Zürcherbahnhofes verwendet wurden.

Die durch die stete Verkehrszunahme nötig gewordene Umgestaltung des Bahnhofes zur heutigen Anlage ist in verschiedenen 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 vorsahen, nämlich 3 Bahnsteige mit Personenunterführungen, Vergrößerung des Aufnahmegebäudes und des Güterschuppens, Errichtung eines Dienstgebäudes beim Aufnahmegebäude, Ausbau der Rangier- und Abstellgleise mit neuer Militärrampe, ferner Unterführung der Aarauerstraße (unter der Bözberglinie), sowie die Überführung der Zürcherstraße (Ostseite des Bahnhofes).

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

Der Übergang der Zürcherstraße auf Gleisehöhe nordöstlich des Aufnahmegebäudes führte über fünf Gleise. Wegen des starken Zugverkehrs und dem stetigen Rangieren der Güterzüge über diesen Übergang hinaus, wurde der Straßenverkehr zeitweise unangenehm lange gesperrt. Da dieser Zustand auf die Dauer unhaltbar war, kam man überein, vorläufig wenigstens den Niveauübergang durch eine Überführung zu ersetzen ungefähr an der Stelle, wo sich heute die Unterführung befindet. Die Gemeinden Brugg und Windisch waren mit der Entfernung des Niveauüberganges einverstanden, verlangten aber gleichzeitig die Erstellung eines Personendurchgangs (Unterführung) an der Stelle des Niveauüberganges. Das weitere Studium zeigte dann, daß eine Überführung der Zürcherstraße für eine spätere Erweiterung des Bahnhofes ungünstig wäre. Man entschloß sich dann für eine Unterführung. Die ungünstige Finanzlage 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 Abstell- und Rangiergeleise etwas erweitert, ein Dienstgebäude für das Lokomotivdepot, ferner die neue Werkstätte mit sieben Lokomotivreparaturständen erstellt werden.

Während der Kriegsjahre trat ein Stillstand in den Erweiterungsbauten ein, die dann aber nach Kriegsende 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 bedeutend vergrößert.

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

Im Jahre 1925, gleichzeitig mit der Einführung der

Elektrifizierung konnte dann endlich mit der Ausführung der Zürcher Straßenunterführung in 12 Meter lichter Weite begonnen 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 betriebs- und verkehrstechnische Mangel an, daß keine Zwischenbahnsteige vorhanden waren und die Reisenden bis zu vier Geleise überschreiten mußten, um zu den Zügen zu gelangen. Dieser Uebelstand erschwerte den Dienstbetrieb und bildete die Ursache vieler Zugsverspätungen. Bevor aber an die Errichtung der Zwischenbahnsteige herangetreten werden konnte, mußten in den Jahren 1931—1932 vorerst folgende wichtige Arbeiten ausgeführt werden: Vermehrung der Abstellgeleise, Errichtung eines Ausziehgeleises längs der Südbahn und einer neuen leistungsfähigen Biehrampe, ferner die Verlängerung des seit 1909 bestehenden Personendurchgangs bis zum Freiverladeplatz, 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 Verschiebung der Personengeleise zur Gewinnung des notwendigen Platzes für die Zwischenbahnsteige begonnen werden. Der bereits bestandene Personendurchgang auf der Ostseite dient nunmehr auch als Bahnsteigunterführung und wurde zu diesem Zwecke 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 Bau befinden sich noch einige Geleiseänderungen auf der Westseite des Bahnhofes, sowie eine neuzeitliche Kraftstellwerk anlage. Diese Arbeiten werden bis Mitte 1935 beendet sein.

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

Brugg hat nun einen dem Verkehr und der Bedeutung des Platzes entsprechenden und allen Anforderungen genügenden Bahnhof erhalten. Die langgedehnten, weithin tönen den Warnsignale: „Obacht gä, zurücktrete, warte mit Ostiege“ — gehören nun, wie so vieles andere, auch der Vergangenheit an.

Nach einem Artikel von A. Kuhn im S.B.B.-Nachrichtenblatt für die Neujahrsblätter bearbeitet von A. Füleman



Sinnspruch.

Sprich in Bedrängnis
Nie von Verhängnis —
Ein Alexander
Hau t's auseinander!

Karl Sibel.