Aus der Lebensgeschichte des Brugger Bahnhofes

Autor(en): **Füllemann, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **45 (1935)**

PDF erstellt am: **05.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-901183

Nutzungsbedingungen

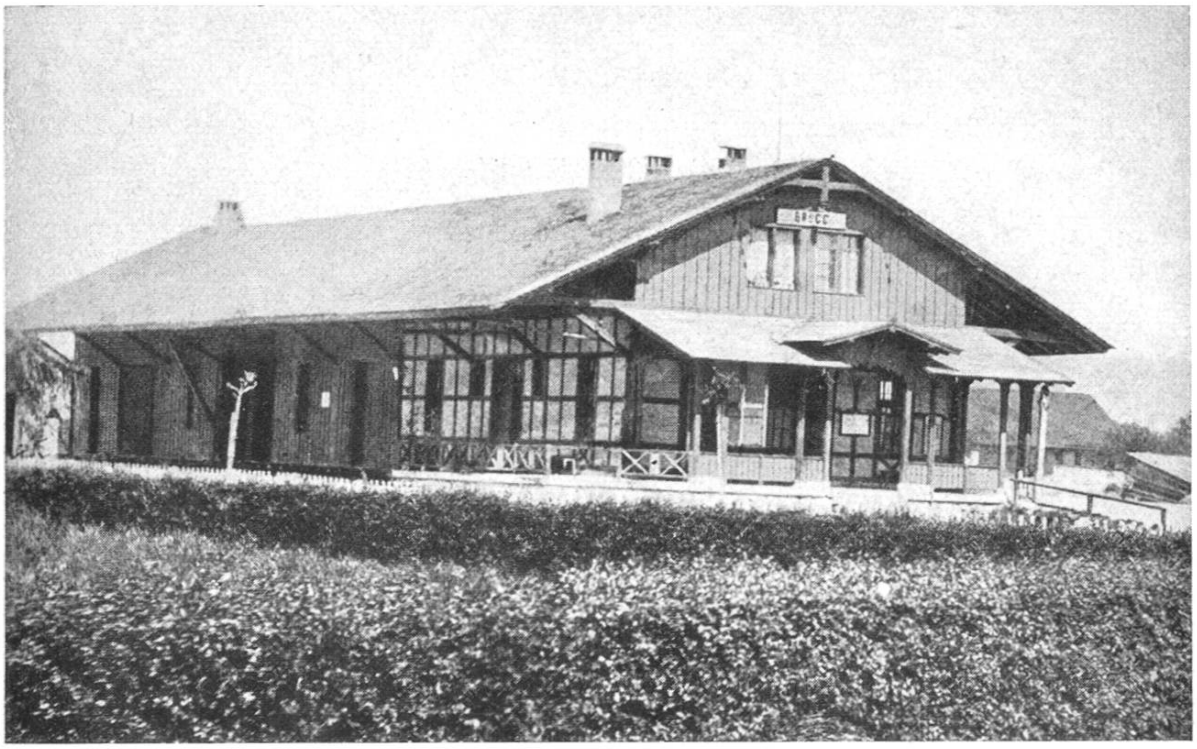
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Aeltester Bahnhof in Brugg, 1856—1868

„Ganz ellei isch dußе es chlises Bahnhöfli gstande, aber kene Hüser drum ume; me het es paar Mal im Tag chönne gäge Bade oder gäge Aarau fahre, aber susch niene he.
Bim Bahnhöfli isch en Stud gstande mit er Glogge, dert häntsi ame lang gschället, 10 Minute eb en Zug abgfare isch. Und wenn en Zug hät solle abfahre und 's isch no Eine z'springe cho um der Egge ume, vom Füchsli här und het gwunke mit em Rägeschirm, so 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 Bahnhofanlage in Brugg
Eröffnet am 1. August 1934

Photo Dr. W. Hauser

Aus der Lebensgeschichte des Brugger Bahnhofes.

Nachdem am 1. August 1934 die neuen Bahnsteige eröffnet worden sind und damit die Bahnhoferweiterung 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, Erstellung eines Dienstgebäudes beim Aufnahmegebäude, Ausbau der Rangier- und Abstellgeleise mit neuer Militärrampe, ferner Unterführung der Aarauerstraße (unter der Bözberglinie), sowie die Ueberführung 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 Uebergang der Zürcherstraße auf Geleisehöhe nordöstlich des Aufnahmegebäudes führte über fünf Geleise. Wegen des starken Zugverkehrs und dem stetigen Rangieren der Güterzüge über diesen Uebergang 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 Ueberführung 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 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 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 Personendurchgang 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 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 Freiverladeplatze, 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 Kraftstellwerkanlage. 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 genügenden Bahnhof erhalten. Die langgedehnten, weithin tönenden Warnsignale: „Obacht gä, zrücktrete, warte mit Istiege" — 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. Füllemann

Sinnspruch.

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

Karl Sibel.