

Wie Brugg zum Bahnknotenpunkt wurde : die Depoterweiterung wird hundertjährig

Autor(en): **Tomasi, Gregor**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujaersblätter**

Band (Jahr): **122 (2012)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-900867>

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.

Wie Brugg zum Bahnknotenpunkt wurde

Die Depoterweiterung wird hundertjährig

Gregor Tomasi

Anfänglich war Brugg eine gewöhnliche Bahnstation an der Linie Zürich–Baden–Aarau. Mit der Eröffnung der Bözbergbahn 1875 ergaben sich für den Bahnhof Brugg nicht nur neue Destinationen, sondern auch neue wichtige Aufgaben. Zuerst entwickelte sich der Güterverkehr auf dieser Strecke zwar nur langsam. Dies lag mit Bestimmtheit nicht nur an der eingleisigen Führung der Linie. Die vielen Fuhrhalter und die Transportunternehmen auf der Achse Brugg–Basel bangten um ihre Arbeit; nur zögerlich entwickelte sich die Konkurrenz Eisenbahn.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur

Mit der Erweiterung der Bahnlinie Brugg–Henschiken 1883 wurde der Druck auf die Pferdetransporte jedoch so gross, dass der Bahn der Durchbruch gelang und immer mehr Güterzüge verkehrten. Die Linie Basel–Bözberg–Henschiken zum Gotthard erlangte schlussendlich bei der Inbetriebnahme der Gotthardbahn 1882 den endgültigen Erfolg. Zwar mussten die Züge in Brugg eine Spitzkehre befahren, das heisst, die Lokomotiven mussten die Züge in Brugg jeweils umfahren, oder es wurde eine neue Dampflokomotive vorangestellt, was bei der noch relativ schwachen Streckenbelastung kein Hindernis war. In den 1880er-Jahren entstand das hundert Jahre später abgebrochene NOB-Depot und im Jahre 1892 das heutige Langlokkdepot, allerdings in niedrigerer Dampflokbaueise. Bei der Elektrifikation musste das Dach wegen der Fahrleitung um 1,5 Meter angehoben werden.

Den Güterzügen über den Bözberg mit 12 Promille Steigung auf beiden Seiten mussten mit zahlreichen Lokomotiven, meistens Typ D 2×2/2 und C 4/5, Vorspann- oder Schiebedienste geleistet werden. In Frick wurden die Zusatzloks jeweils abgehängt und auf der Drehscheibe abgedreht; dann kehrten sie als Schiebe- oder Vorspannlok wieder zurück nach Brugg. In der Depotanlage Brugg wurden diese sogenannten Schlepptenderlokomotiven immer betriebsbereit voraufgestellt; aus diesem Grund fanden viele Lokführer und Depotangestellte hier ihre Arbeit.

Mit dem Ausbau der Bözbergbahn 1905 auf Doppelspur wurde auch die Remisenanlage erweitert; so erhielt Brugg eine 18 Meter lange Drehscheibe im hinteren Bereich, ab 1912 erst noch elektrisch betrieben. Ebenfalls 1912 entstanden die heutige Rundlokkremise und das im Jahr 1966 abgebrochene Dienstgebäude. Das Rundlokkdepot sollte später noch eine Erweiterung um zusätzliche 15 Geleise erfahren, sodass es über 22 Einstellmöglichkeiten verfügt hätte.

Leider verhinderte der Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 die Weiterführung dieser Pläne. Man belies alles so, wie es heute noch anzutreffen ist. Der Höchststand von 1588 Dampflokomotiven in der Schweiz war 1914 erreicht. Die Entwicklung und der Einsatz von starken Elektrolokomotiven, hervorgerufen durch die Kohlenknappheit, machten schlussendlich bei der Elektrifikation die Zusatzdienste am Bözberg überflüssig. Man sprach damals bei den Elektroloks: «Sie fahren mit der <weissen Kohle.>»

Schon seit 1871 gab es weiter östlich einen Rundlokk-schuppen mit vier Geleisen und einer Erweiterungsmöglichkeit von zusätzlichen vier Abstellplätzen. Eine davorliegende Drehscheibe diente noch bis zum Bau des NOB (Nordostbahn)-Depots. Dieses wurde um 1880 erbaut und hundert Jahre später – wegen neuer Abstellgeleise für die S-Bahnen, die ab 1990 auch nach Brugg fuhren – abgebrochen. Diese etwas kürzere Drehscheibe wurde nach dem Bau der zweiten Drehscheibe beim heutigen Bahnpark von 1905 entfernt.

Damals wurden die Dampfloks immer warm gehalten, das heisst, in der Feuerbüchse glimmte immer ein kleines Reservefeuer. Dies verhinderte einerseits ein Auskalten der Lokomotive, was wegen der Korrosion schlecht gewesen wäre, denn Feuchtigkeit und Schwefel, der in einer Dampfloks überall vorhanden war, war den Maschinen nicht zuträglich. Andererseits konnte die Lok bei Dienstantritt schneller auf die benötigte Betriebstemperatur gebracht werden. Dies jedoch bedingte, dass auf dem Remisendach jeweils Rauchabzüge über dem Lokkamin vorhanden sein mussten; heute sind alle entfernt.

Nebst der Esse und der Feuerung der Remisenheizung zählte man damals insgesamt 14 Kamine. Dadurch entstand allerhand Rauch in der Umgebung der damaligen Depotanlage. An den Säulen bei der Depotausfahrt erinnern noch immer Schriftzüge mit dem Hinweis «OBACHT KAMIN» auf eine Gefahr hin. Vergass der Lokführer, vor der Ausfahrt aus dem Depot die Klappen für die Kamintrichter hochzuziehen, blieb die ganze Mechanik am Kamin hängen. Die Folge war nicht nur eine Beschädigung der Trichter, sondern die Dampfloks erlitt auch ihre Blessuren. Heute werden die Loks ausschliesslich vor dem alten Langhaus angeheizt, was den Vorteil hat, dass die angrenzenden Liegenschaften und Gewerbehäuser nicht mit Rauch eingehüllt werden.

In der Rundlokreise, die heute als Lokmuseum dient, ist sogar ein Rauchverbot verfügt. Zeichen des Rauches aus der Dampfzeit sind genügend vorhanden, dies sieht

man an der russigen und schwarzen Decke und an den Wänden, die dadurch den Geruch von Schwefel verbreiten. In der Nase eines Dampflokomotivführers riecht dies wie ein nostalgisches Fluidum und darf nicht entfernt werden.

Das Gebäude befindet sich an der Unterwerkstrasse in Brugg, steht auf der SBB-Parzelle 1373 und ist unter der Gebäudenummer 1074 registriert.

Eine technische Beschreibung der Brugger Depotanlage um 1914

In der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 31. Januar 1914 ist folgender Bericht bezüglich des Lokomotivdepots nachzulesen:

Neubauten im Lokomotivdepot Brugg

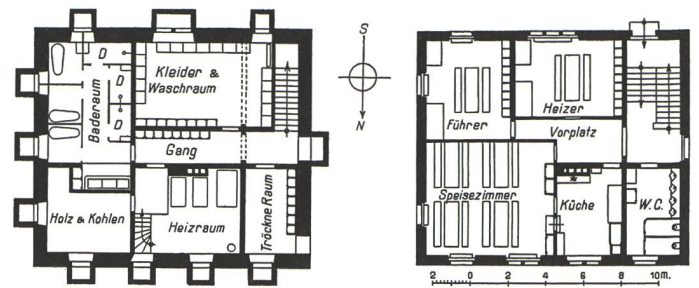
Im Jahre 1892 hatte die ehemalige Nordostbahn in Brugg ein selbständiges Lokomotivdepot errichtet, dessen zwei Remisen A und B Raum (Lageplan Abb.1) boten für die Unterbringung von 17 Lokomotiven der damaligen Abmessungen. Anbauten der Remise A dienten zur Einrichtung einer kleinen Reparaturwerkstätte, sowie zur Unterbringung der nötigsten Dienstlokale und des Magazins. Die Zahl der diesem Depot zum laufenden Unterhalt zugewiesenen Lokomotiven, von denen einige in Aarau stationiert waren, betrug 22 im Mittel.



Blick von der Unterwerkstrasse her gegen den Bruggerberg, etwa 1926. Man beachte die grossen Kohlenlager und links das 1966 abgebrochene Dienstgebäude. Es musste für den Bau der Verbindungslinie 1968 und deren Brückenbauwerk weichen. Das neue Dienstgebäude und die Verbindungslinie verhindern heute einen Blick in die gleiche Richtung.

Mit der Verstaatlichung der N.O.B. im Jahre 1903, bzw. mit der Zuteilung der aargauischen Südbahn und der Linien Brugg–Bremgarten und Aarau–Zofingen zum Kreis III der S.B.B., was besonders eine Vergrößerung des Nebendepots Aarau zur Folge hatte, fielen dem Depot Brugg vermehrte Aufgaben zu. Behufs Entlastung der Hauensteinlinie wurde sodann im Jahre 1905 versucht, direkte Güterzüge nach und von der Gotthardbahn über die Linie Basel–Brugg–Wohlen zu führen. Zu diesem Zwecke mussten in Brugg schwere Güterzugslokomotiven der Serien D 2×2/2 und C 4/5 stationiert werden. Die Zahl dieser Züge und damit auch dieser Lokomotiven nahm in den folgenden Jahren zu und scheint noch weiter ansteigen zu wollen. Auch infolge der allgemein eintretenden Zugvermehrung wuchs das Depot an und musste später noch den Unterhalt der Lokomotiven der neu eingerichteten Nebendepots Wettingen, Bülach und Koblenz übernehmen. Die Zahl der zugeteilten Lokomotiven stieg dadurch in den letzten Jahren auf 57, von denen täglich 29 Lokomotiven in Brugg über Nacht stunden.

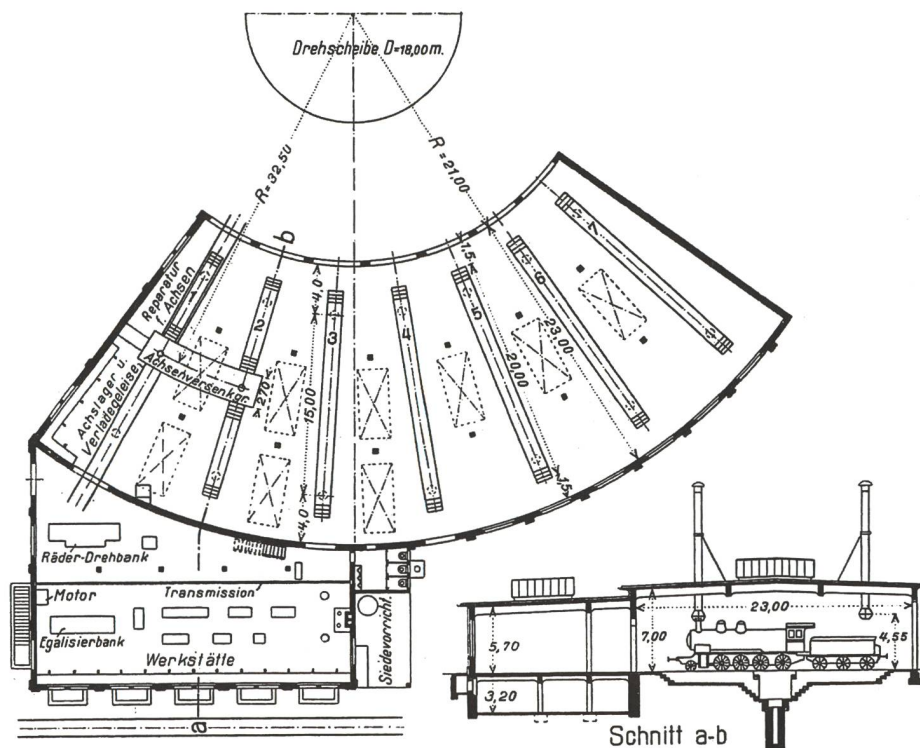
Der vorerwähnte bescheidene Umfang aller Einrichtungen konnte den neuen Anforderungen nicht mehr genügen. Ausser dem Anbau einer etwas geräumigeren Werkstätte im Jahre 1903 war seit der Eröffnung nichts hinzugefügt worden. Täglich musste deshalb eine grosse Anzahl Lokomotiven im Freien übernachten und für die Lokomotive C 4/5 war die vorhandene Standlänge ohnehin zu kurz. Die pri-



Keller und Erdgeschoss des Dienstgebäudes. Damals war es üblich, dass mangels eigener Badeeinrichtung ganze Familien gegen Bezahlung hier badeten.

mitiven Bureaux und Dienstlokale, Magazin und Werkstätte verlangten dringend der Vergrößerung und zeitgemässer Ausstattung.

Zu diesem Zweck ist gemäss Lageplan die Erstellung eines freistehenden Dienstgebäudes und eines Ringlokschuppens von 22 Ständen mit angebaute grösserer Werkstätte samt Magazin geplant worden. In den Jahren 1911 bis 1913 ist hiervon das Dienstgebäude, eine Remise von vorläufig sieben Ständen und die Werkstätte samt Magazin zur Ausführung gelangt, nachdem die zugehörige Drehscheibe von 18 m Durchmesser schon im Jahre 1905 eingelegt worden war und jetzt nur noch die Einrichtung elektrischen Antriebs verbessert worden ist. Remise A wird vorerst noch in Verwendung



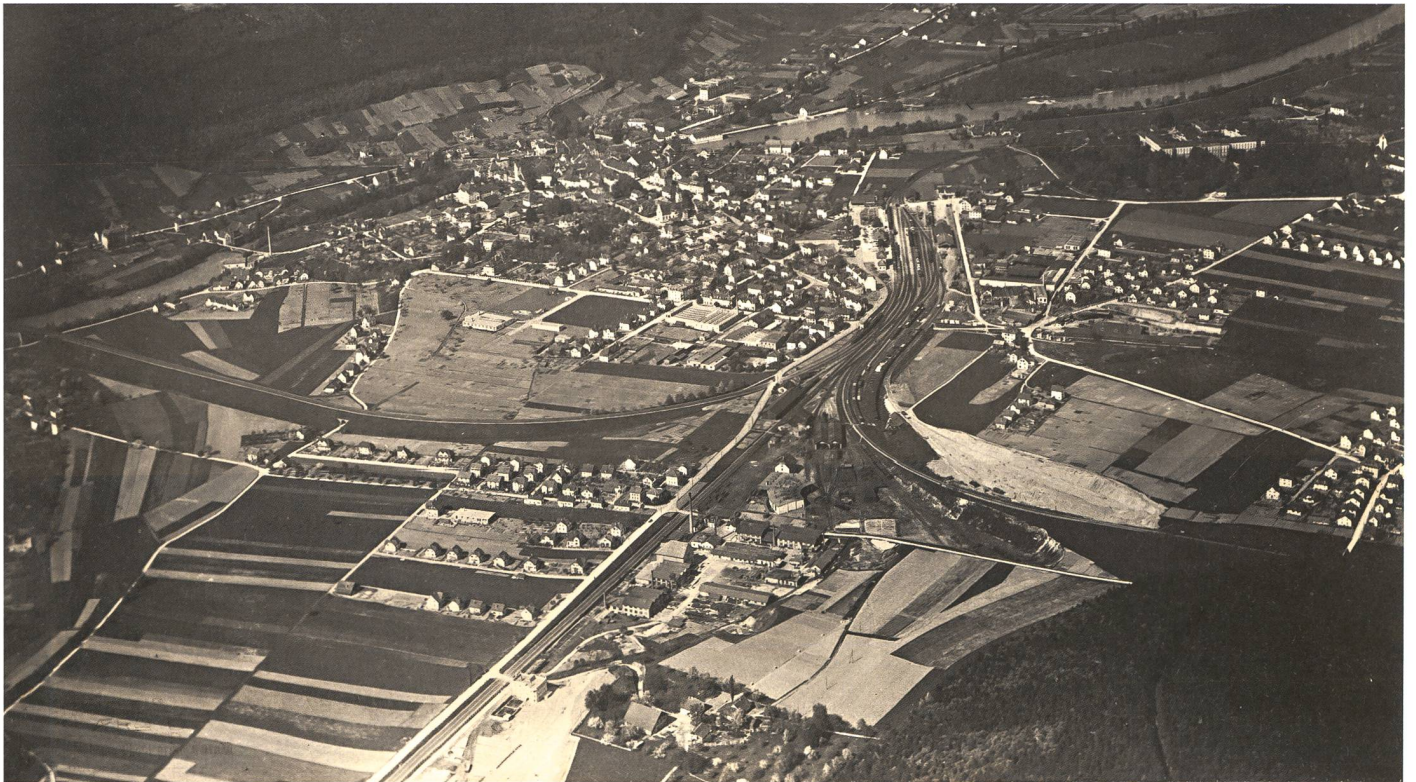
Grundriss und Schnitt von Depot und Werkstätte. Damals befanden sich 14 hohe Kamine auf dem Remisendach.

dagegen keine Gelegenheit vorhanden. Auf zentrale Rauchabführung wurde der ziemlich freien Lage und der abteilungsweisen Ausführung der Baute wegen verzichtet. Weitere Kamine mit aufklappbaren Trichtern, welche die Kamine der Lokomotiven umschliessen, sichern dagegen eine gute Rauchabführung. Obgenannte Abmessungen gestatten auch die Aufstellung von zwei Tenderlokomotiven auf einem Geleise, weshalb alle Stände mit je zwei Kaminen ausgerüstet worden sind. Kräftige Drehtore schliessen die Remise gegen die Drehscheibe ab.

Die Werkstätte ist geräumig und hell. An grösseren Arbeitsmaschinen enthält sie eine Egalisierbank für Kolbenstangen, Tender und Laufachsen und dergleichen und eine Räderdrehbank für Triebachsen. Eine solche bildet für ein grösseres Depot ein wertvolles Hilfsmittel für die Untersuchung entgleister Achsen, das Abdrehen von Tender und Laufachsenbandagen und dergleichen und erspart manchen umständlichen Transport nach der Hauptwerkstätte. Die Anschaffung dieser Bank ist so erfolgt, dass Achsen von Geleise 1 aus unmittelbar zugerollt werden können. Eine gemeinsame

Hebe und-Transporteinrichtung führt über beide Bänke hinweg. An übrigen Maschinen sind vorhanden: zwei Drehbänke, zwei Bohrmaschinen, eine Tischhobelmaschine, eine Stosshobelmaschine, eine Schleifmaschine für Spiralbohrer, eine Richtpresse und ein Schleifstein. Die Längsseite bot reichlich Platz für die Aufstellung der Werkbänke. Ein Einbau im Innern dient als Werkzeugzimmer und als Dienstraum des Werkmeisters. Der Antrieb der Transmission erfolgt durch einen Elektromotor von ca. 8 PS. Die Schmiedeabteilung enthält eine Esse mit zwei Feuern nebst allem Zubehör und ist von der übrigen Werkstätte nicht abgetrennt. Ein kräftiges Gebläse wird von der Transmission bestätigt. An der schmalen Aussenseite des Werkstättebaues ist ein Vordach angebaut, unter dem die Spül- und Aussiedevorrichtung für schmutzige Maschinenteile Raum fand.

Im geräumigen Kellergeschoss des Werkstätte-Gebäudes ist das Magazin untergebracht. Hier mussten in erster Linie drei Oelbehälter aus Zement von je 190 hl Inhalt für Maschinen, Zylinder- und Heissdampföel Aufnahme finden. Das Oel wird in Zysternenwagen von rund 130 hl



Diese äusserst wertvolle Aufnahme stammt von 1918. Sie wurde aus Westen gegen den Bahnhof und die Stadt Brugg gemacht. Auf der rechten Bahnhofseite stehen die Kabelwerke und das Restaurant Brunegg, die sich auf Brugger Boden befinden, dahinter die noch wenigen Häuser von Windisch. Interessante Details sind im mittleren Teil des Bildes die Barrierenübergänge an der Zürcherstrasse beim Restaurant Bahnhof (Strössler) und an der Aarauerstrasse über die Basler Geleise. Es sind viele Kohlenlager im Bereich der Depotanlage im Vordergrund vorhanden. Die alte Drehscheibe östlich vor dem Langhausdepot, erbaut 1892, ist noch in Betrieb. Im Vordergrund ist das an die Rundremise angebaute Dienstgebäude (1966 abgebrochen) ersichtlic.

Inhalt zugeführt und fliesst von dem Magazingeise aus unter natürlichem Druck ab. Auch für die Lagerung aller übrigen Bedarfsmaterialien des Lokomotiv- und Werkstättenbetriebes sind die nötigen Einrichtungen getroffen worden. Eine Schächttöffnung und ein Handkran von 500 kg Tragkraft erleichtern das Einbringen der Materialien. Der Zugang zum Magazin erfolgt für das Lokomotiv- und Remisenpersonal durch die aussenliegende Treppe, während die Werkstätte eine Treppenverbindung vom Werkzeugzimmer aus besitzt.

Das Dienstgebäude ist im August 1912 bezogen worden, während der Remisen und Werkstättenbau im August 1913 dem Betrieb übergeben werden konnte. Für die nächste Zeit ist eine Fortsetzung des Ringlokschuppens um acht Lokstände vorgesehen.

Wie die Zeit es so bringt, wurde dieses Projekt nur teilweise verwirklicht. Wir von der Stiftung Bahnpark Region Brugg wären natürlich glücklich, die Rundlokomotive würde aus 15 Lokständen bestehen.

Die weitere Entwicklung der Depotanlage

Der Erste Weltkrieg hatte vieles verändert, dies nicht nur bei den Eisenbahnprojekten; vor allem die Kohleknappheit während des Krieges 1914–1918 hatte viele zum Umdenken gebracht. Andererseits war eine starke Elektroindustrie im Aufbau. Brown, Boveri & Cie. (BBC), Maschinenfabrik Oerlikon MFO und Atelier Sécheron SAAS bürgten damals für grosses Entwicklungspotenzial und Innovationen auf dem Gebiet der Elektrotechnik. Die für die Elektrotraktion nötige elektrische Energie hatte im Alpenland Schweiz wegen der vielen Flusskraftwerke und Alpenstauseen genügend Potenzial.

Für den Bund und die Privatbahnen der Kantone stand fest, dass die Weiterentwicklung nur über die Elektrizität erfolgen werde, denn damit wurden die Transportunternehmen vom Ausland unabhängig. So bestimmte sogar der Kanton Bern per Dekret, die Dampfstrecken der Privatbahnen seien in zwar einfache, nicht unbedingt hoch leistungsfähige Elektrostrecken umzurüsten. Auf



Auf diesem Bild von 1937 sieht man das 1921 neu erbaute Bahnhofgebäude mit den 1934 erstellten Perronanlagen. Die Unterführungen Zürcherstrasse (erbaut 1927) und Aarauerstrasse sind ebenfalls gut erkennbar. Die Fahrleitungsmasten wurden bei der Elektrifizierung von 1925 bis 1927 erstellt, daher rechts auch das grosse helle Unterwerkgebäude, wo die Bahnstromverteilung in unserer Region stattfand. Die Elektrifizierung machte die grossen Kohlenlager überflüssig, deshalb wurden sie abgebaut.



Für den Jubiläumsanlass 150 Jahre Bahnlinie Turgi–Waldshut vom 22./23. August 2009 im Depot voraufgestellte Lokomotiven mit der Drehbühne im Vordergrund

Gegenliebe stiess damals dieses Dekret nicht, doch dank kantonalen Zuschüssen konnte man diesem Anliegen nichts entgegenhalten.

Die Weiterentwicklung der Schweizer Dampflokomotiven wurde 1918 eingestellt. Dies kann man heute noch daran feststellen, dass keine Dampflok der SBB über elektrischen Strom verfügt. Selbst als Lokheizer zu meiner Anfangszeit 1965 musste ich jeweils die Loklaternen mit dem Zündholz anfeuern. Wehe, ich vergass dies bei der Abfahrt, so erntete ich vom Lokführer den Vorwurf, die zu befahrende Strecke nicht zu kennen. Damals wurde das Licht nur auf Strecken mit Tunneln angezündet, und dies natürlich nicht während der Fahrt.

Die Elektrifikation hielt in Brugg 1925 Einzug mit der Strecke Baden–Brugg–Aarau, 1926 mit Brugg–Basel und 1927 mit Brugg–Othmarsingen. Das endgültige Aus unseres Dampfloksdepots war damit besiegelt; 1928 ging unser Depotchef Eduard Grob vorzeitig in Pension. Das Dampfloksdepot mit seinen Nebenbetrieben und den grossen Kohlenlagern wurde überflüssig. Ich kann mich als Junge ungefähr 1955 noch daran erinnern, da ich fast jeden Tag am Bahnhof stand, dass ein kleines «Tigerli» E 3/3 täglich Rangierdienste ausführte. Diese Dampflok wurde selbstverständlich in unserer Depotanlage gewartet und betriebsbereit gehalten. Brugg brauchte der vielen fahrdrahtlosen Anschlussgeleise wegen eine fahrdrahtunabhängige Rangierlok.

Der Höhepunkt unserer Depotanlage war die Zeit kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges gewesen. Die Zeit nach der Elektrifikation erübrigte das Beistellen von Vor-

spann- und Schiebelokomotiven. Die viel stärkeren Elektrolokomotiven bezwangen die Rampe der Bözbergstrecke bei 12 Promille Steigung mit Leichtigkeit alleine. Das umständliche Abdrehen der Schlepptenderlokomotiven in Brugg und Frick erübrigte sich.

Weshalb überhaupt mussten denn die Schlepptenderlokomotiven an den Endpunkten jeweils um 180 Grad abgedreht werden? Dies lag daran, dass diese rückwärts nur mit 45 km/h verkehren durften, was zu hohen Fahrzeitverlusten geführt hätte. Diese Geschwindigkeit hätte technisch wohl überschritten werden können, aber der Kohlenstaub im Schlepptender wäre dem Lokpersonal im offenen Führerstand nicht gut bekommen. Später entwickelte man eine Tenderlok mit nach hinten abgeschlossenem Führerstand, zum Beispiel Eb 3/5 oder «Haber-sack», wie man sie liebevoll nannte.

Das Jodeldoppelquartett Brugg und die Eisenbahner

Was hat unser Lokdepot mit den Jodlern zu tun, mag man sich fragen? In dieser russigen, von Schwefel geschwängerten Luft sollte noch gejodelt werden können? Doch, hier im Lokdepot wurde der erste Club dieser Art im Kanton Aargau gegründet. Dazu einige Zitate aus der Jubiläumsschrift «75 Jahre Jodeldoppelquartett»:

«Ein gewisser Lokomotivführer Rudolf Stutz wurde dienstlich vom Depot Koblenz nach Brugg versetzt. Er war ein begeisterter Sänger und guter Jodler. Oft begleitete ihn auf den Fahrten mit dem Dampfross durchs schöne Schweizerland

sein Heizer Adolf Haus aus Brugg ebenfalls Sänger beim Eisenbahnermännerchor Brugg. Es kam öfters vor, dass Stutz Ruedi wie er genannt wurde, auf voller Fahrt jodelte und sein Heizer Adolf Haus ihn stimmlich unterstützte. So war es nicht verwunderlich, dass die beiden auf die Idee kamen in Brugg ein Quartett zu gründen. Man hielt Umschau nach geeigneten Sängern und fand diese denn auch teilweise beim Eisenbahnermännerchor Brugg. Im April 1915 versammelten sich folgende Männer zur Probe in Brugg:

1. Tenor: Rudolf Stutz, Lokomotivführer; Emil Senn, Bremser; Werner Meinen, Schmied; 1. Bass: Adolf Haus, Lokomotivheizer; Samuel Arber, Kondukteur; 2. Bass: Eugen Hirlinger, Werkmeister; Ernst Brunner, Lokomotivheizer. Als erster Dirigent amtierte vorerst Fritz Märki. Er war im Stande, da er kein geeignetes Instrument zum Vorspielen beherrschte, jedem Sänger seine Stimme vorzusingen.

Am 15. Mai 1915 traten diese Männer zusammen und gründeten das Jodeldoppelquartett Brugg, das heute noch besteht. Somit fand diese gesellige Kultur ihren Anfang in der russigen Depotanlage, eine Kultur, die heute im wahrsten Sinn des Wortes museal weitergeführt wird.

Vom Depot zum Lokmuseum

Am 18. April 2006 wurde die «Stiftung Bahnpark Region Brugg» gegründet. Als Zweck nannten die Statuten die Erhaltung von ausgedienten historischen Eisenbahnbauten in Brugg und Umgebung, insbesondere den Depotanlagen des Bahnhofs Brugg, und diese interessierten Kreisen zur Verfügung zu stellen.

In der Zeit bis nach der Jahrtausendwende hatten sich verschiedene Dienststellen im Rundloksdepot eingenistet, und jede hatte nach ihren Vorstellungen Einbauten, Zwischenstockwerke, Wände usw. angebracht. Deshalb musste bei der Übernahme durch die Stiftung 2008 genau abgeklärt werden, wie diese Remise künftig einzuteilen und zu nutzen sei. Mit viel Enthusiasmus und Freude haben sich einige Eisenbahner an die Arbeit gemacht. Der Einsatz, den man bis heute geleistet hat, darf sich sehen lassen. Dass nicht alles so schnell vonstatten ging, wie man sich dies vorstellte, mussten sie schon bald einsehen. Für die Stiftung war es immer wichtig, dass man baldmöglichst Lokomotiven fand, die hier in Brugg eingemietet werden konnten. Mit diesen Mitteln bestreitet die Stiftung die laufenden Kosten für den Unterhalt des Gebäudes und die Prämien für Haftpflicht- und Unfallversicherung, zu denen wir von der SBB verpflichtet wurden. Heute sind sechs von sieben Geleisen von Loko-

motiven der SBB Historic, des Vereins Seetal Krokodil, des Kulturprojekts von DSF Fricktal und einer privaten historischen Diesellok belegt. Der Abbruch des sich auf Geleise 2 befindenden Kalksandstein-Einbaus wird uns nochmals 20 m Abstellgeleise bringen; wir hoffen jetzt schon, dass eine attraktive Dampflokomotive dieses Geleise besetzen wird.

Die *ehemalige Werkstätte* soll als Ausstellungshalle zur Verfügung stehen, wo allerlei eisenbahntechnische Gerätschaften zu bewundern sind. Diese Einrichtungen sind nicht in jedem Fall funktional, können aber durch das Personal erklärt werden, wie zum Beispiel die neuerlich von den Schinznacher Baumschulbahnen erhaltene, 8 t schwere Achsdrehbank von «Guller und Züst» aus dem Jahre 1892. Der Raum eignet sich auch für Versammlungen von eisenbahnhistorischen Organisationen. Persönlich wundert es mich, dass bei Führungen und Tagen der offenen Tore die Leute aus der ganzen Schweiz hierher fahren und einige auch vom benachbarten Ausland den Weg nach Brugg finden.

Für die Region Brugg ist dies sicher ein touristischer Magnet. Gruppen, die mit Bus und Bahn anreisen, suchen sich als Zweitprogramm meist eine Besichtigung der kulturellen historischen Stätten von Brugg und Windisch aus. Auch die zum Teil originellen Verpflegungsmöglichkeiten in der Region am Wasserschloss lassen so manchen an den Besuch im Bahnpark Brugg denken.

Ein historisches Lokmuseum mit betriebsfähigen Fahrzeugen ist – im Gegensatz zu den konservierten Maschinen an andern Orten – von besonderer Bedeutung. Die Lokomotiven können innert kurzer Zeit angeheizt und auf die Strecke geschickt werden, die Lokomotiven sind sozusagen lebendig. Hier in Brugg möchten wir keinen «Schrottplatz»; die Qualität der ausgestellten Loks soll ihren historischen Wert zeigen. Wir sind stolz darauf, als einziger Ort im Schweizer Mittelland den Besuchern eine solch grosse Anzahl und Vielfalt von historischen Lokomotiven zeigen zu dürfen.

Quellen

Schweizerische Bauzeitung
Infothek SBB Historic, Bern
75 Jahre Jodeldoppelquartett Brugg 1915–1990,
Windisch 1990

Fotos: Oskar Horlacher (1899–1948), Lokomotivführer, Brugg,
und Gregor Tomasi, Brugg