

100 Jahre Bahnhof Brugg

Autor(en): **Lanfranconi, Karl J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **67 (1957)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-901014>

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.

100 Jahre Bahnhof Brugg

Inbetriebnahme und Entwicklung bis zum Bau der Bözberglinie : 1856—1875

Geht man dem eisenbahngeschichtlichen Aufbau der Bahnanlagen Brugg nach, so kommt man mitten hinein in die Gründungsjahre der Schweizer Eisenbahnen. Was war das damals, anno 1856, für eine beispiellos initiative Pionierzeit der Bau-Ingenieure und der Maschinen-Ingenieure. Überall schossen Eisenbahn-Gesellschaften aus dem Boden. Jede größere Ortschaft, jede einigermaßen bedeutende Taltschaft strebte nach ihrer eigenen Eisenbahn. Es ging dieser Wunsch wie ein Fieber landauf, landab. Die ganze Welt öffnete sich dem neuen Verkehrsweg, der Schiene. So folgte der im Jahre 1847 eröffneten ersten schweizerischen Eisenbahn-Standardstrecke Zürich–Baden (Spanisch-Brötli-Bahn) zur Erschließung des Limmattales, schon im Jahre 1856 die Verlängerung ins untere Limmattal und die Weiterführung bis Brugg. Damit kam der Anschluß an das untere Reuß- und Aaretal zu Stande.

1854 fand das Tracé der Strecke Baden–Brugg die Genehmigung des Regierungsrates. Es mußten 76 Jucharten Land expropriert werden, und zwar kostete das Land total 203 000 Franken, also 2671 Franken die Juchart oder 871 Franken mehr pro Juchart als einst auf der Strecke Zürich–Baden.

Mit den ersten vorbereitenden Arbeiten wurde bereits 1854 begonnen; nämlich beim Martinsfelsen in Baden, beim Unterwylerberg und beim Reußübergang. Am 25. Januar 1855 stellte der Regierungsrat die Schifffahrt und das Flößen auf der Reuß bei Windisch bis Ende Mai ein, um die Fundierungsarbeiten der zu erstellenden steinernen Eisenbahnbrücke nicht zu stören. Im April 1855 wurden dann die Arbeiten für den Unterbau der Strecken Baden–Unterwyl, Unterwyl–Vogelsang und Windisch–Brugg vergeben und im August auch die für Vogelsang–Windisch, einschließlich der Brücke. Die Eröffnung der Bahnstrecke auf das Frühjahr 1856 war nicht möglich, weil sich zwischen Baden und Turgi unerwartete Schwierigkeiten längs den Steilufeln der Limmat eingestellt hatten, desgleichen beim Martinsfelsen in Baden.

Am 9. September 1856 meldete die «Neue Zürcher Zeitung»: «Die

Brücke über die Reuß soll nächster Tage die Probe bestehen und die Strecke Baden–Brugg mit 1. Oktober eröffnet werden.»

Der «Schweizer Bote» meldete am 16. September 1856: «Das Bahnstück Baden–Brugg ist vollendet und soll in der 4. Woche September dem Betrieb übergeben werden. Zu der vorherigen Erprobung der Bahn, welche am 22. September beginnen wird, hat der Regierungsrat die Herren Baudirektor Blattner und Regierungsrat Schwarz abgeordnet.»

Über die Probefahrt auf der 8,79 km langen Linie, die 3,25 Millionen Franken gekostet hatte, schrieb das gleiche Blatt: «Die am 22. September vorgesehene Probefahrt soll in jeder Beziehung sehr befriedigend ausgefallen sein. Die Fahrt von Baden bis Brugg erforderte 20 Minuten, die von der Reußbrücke bis Brugg 3 Minuten. Der höchst schwierige Bau dieses Schienenweges wird in allen seinen Partien als sehr gelungen bezeichnet. Diese herrliche Erscheinung, das sausende Dampfroß, von der Limmat mit blauem Leitseil durch die schöne Gegend geführt, bis es ihr auf der prächtigen Reußbrücke vom Spiegel der drei Flüsse erschleicht, entspringt und, über die Gräber von Vindonissa hinbrausend, auf dem untergegangenen Forum der alten Römerstadt stille steht!» Aus dem Inseratenteil der neuen «Zürcher Zeitung» jener Tage ist ersichtlich, daß die Strecke am 29. September 1856 eröffnet worden ist. Es verkehrten am 29. und am 30. zwischen Brugg und Baden fünf Züge in jeder Richtung. Die Fahrt dauerte von Brugg nach Baden 20 Minuten. Das einfache Billett 3. Klasse Brugg–Baden kostete 50 Rp. Am 21. Oktober wurde auf dieser Strecke auch der Güterverkehr aufgenommen.

Für den Ausbau des Bahnhofes Brugg zeichnete im Januar 1855 *Johannes Febr*, Sektions-Ingenieur bei der Schweizerischen Nordostbahn in Baden, den ersten Geleiseplan (Abb. 1).

Wir sehen in diesem Plane das erste Strecken- und das erste Stationsgeleise nur angedeutet mit kleinen Kreuz-Punkten, diese als eine Art Versicherungspunkte benützt, eine Methode der Geleise-Geometrie, die noch heute Gültigkeit hat. Das Charakteristische der Anlage Brugg war schon damals mit der großen Linkskurve bei der Einfahrt von Turgi her festgelegt, und diese Situation ist bis in die heutigen Tage grundsätzlich beibehalten worden. So wurde Brugg Endstation eines von Zürich her kommenden Stumpengeleises. Noch finden wir keine Ausweichungen und keine Abstellgeleise; der ankommende Zug mußte in Rückwärtsfahrt nach Baden zurück.

der Boden des Stationsbüros auf gleicher Höhe lag wie der Schuppenboden, das heißt 5–6 Tritte über dem Geleise-Niveau. Der Reisende mußte damals treppauf- und treppab steigen um zu seinem Billett zu kommen. Genau die gleichen Stations-Gebäude erhielten später Bözenegg (das heutige Schinznach-Dorf), Effingen, Hornussen,

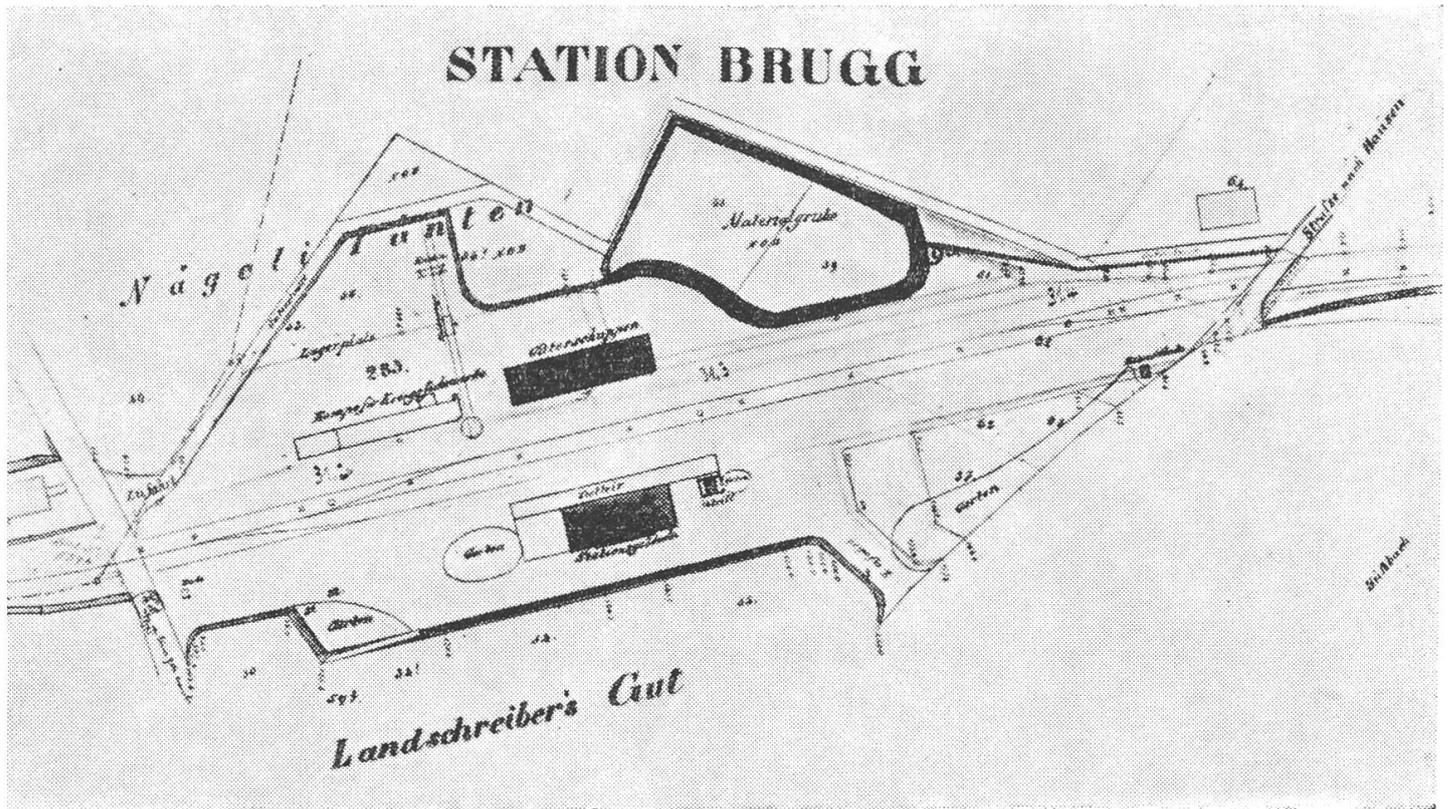


Abb. 2. Station Brugg. — Geleiseplan aus dem Jahre 1858

Eiken und Mumpf. Daher die Bezeichnung «Bözberg-Typus» für diese Eisenbahn-Hochbauweise.

Interessant sind die ersten Fahrpläne. Sie gehören zum Typus der graphischen Fahrpläne, wo auf einem rechtwinkligen Grundnetz (vertikal die Stunden, horizontal die Stationen) in verschiedener, schräglaufer Strich-Zeichnung die Fahrt der Züge als Funktion von Zeit, Streckenlänge und Fahrgeschwindigkeit eingezeichnet wurde. Der in Abb. 3 gegebene Ausschnitt stammt aus dem Fahrtenplan des Jahres 1859 und stellt eines der allerältesten noch erhaltenen Fahrplan-Imprime dar. Er zeigt uns, daß damals zwischen morgens

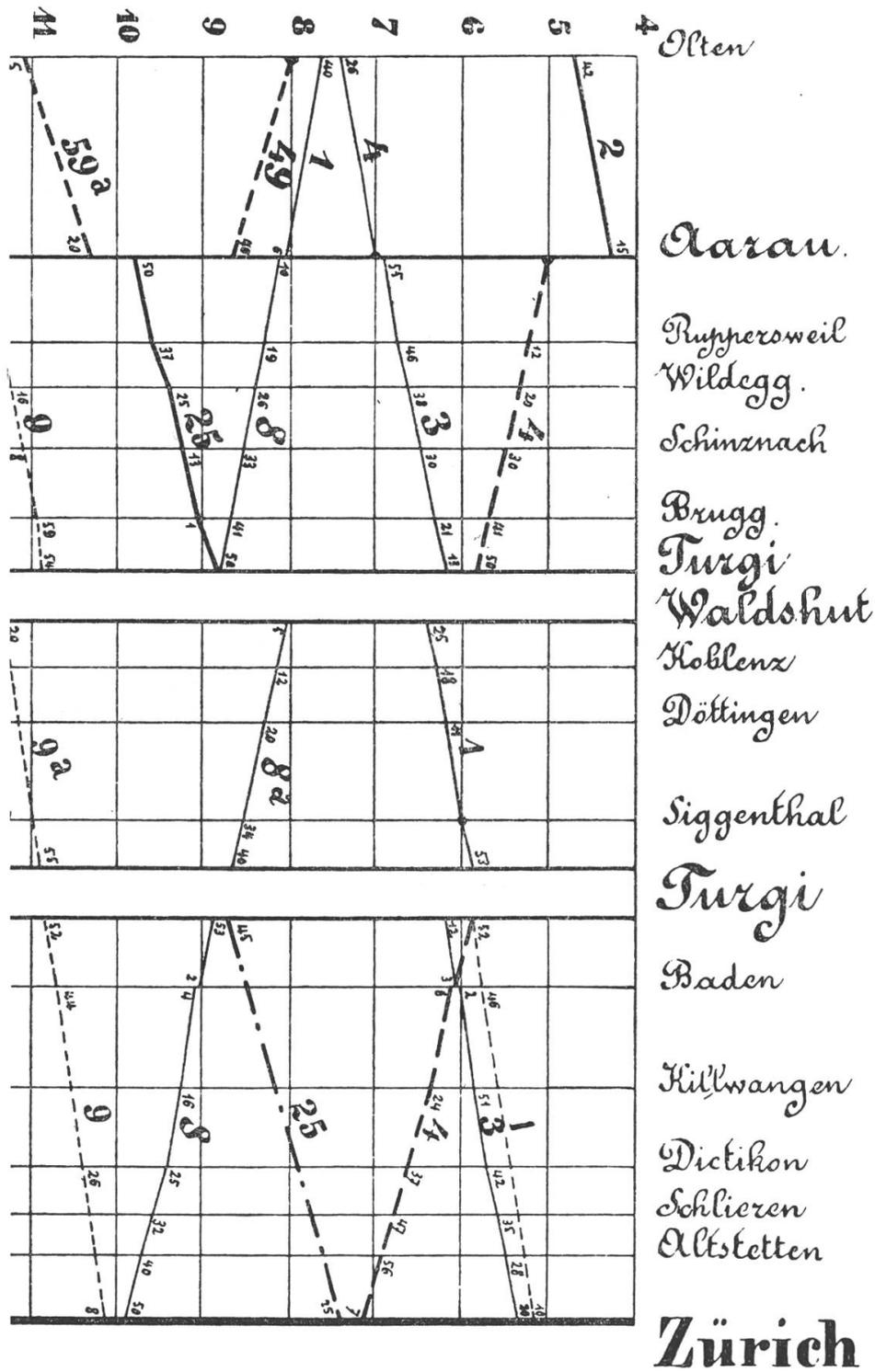


Abb. 3. — Fahrtenplan der Schweiz. Nordostbahn
vom 18. August 1859 an (Ausschnitt)

Schnellzüge	-----	Güterzüge mit Pers.-Beförg.	-----
Personenzüge	————	Extrazüge ohne Pers.-Beförg.
Gemischte Züge	————		

5 Uhr und abends 9 Uhr 12 Züge in Brugg verkehrten. Für eine Fahrt nach Zürich benötigte der Reisende mit dem Schnellzug 54 Minuten und mit dem Personenzug 1 Stunde und 9 Minuten. Für damals bedeutete das ein schnelles Reisen, ein sehr schnelles Reisen sogar; denn eine Fahrt nach Zürich mit dem Pferde-Gespann beanspruchte einen



Abb. 4. Bahnhof Brugg. — Aufnahmegebäude von 1868

halben, ja einen ganzen Tag! Es ist begreiflich, daß alten Leuten dieses schnelle Reisen ungeheuerlich und für des Menschen Gesundheit unzutraglich vorkam!

Das schnelle Reisen verdankte der Mensch damals der Dampfkraft. 1769 erfand James Watt die Dampfmaschine; 1815 konstruierte G. Stephenson die erste Dampflokomotive. Wenig später befaßte sich auch der deutsche Maschinenbau mit den Dampf-Zugmaschinen für die neue, junge Eisenbahn. Die Bauvollendung und Inbetriebnahme einer Lokomotive bedeutete immer ein großes Ereignis! Unser Bild, das wir veröffentlichen dürfen, zeigt die Lokomotive, die den Namen Brugg trägt und auf unserer Strecke verkehrte. Und mitabgebildet ist die akademische Jugend mit ihrem Professor Zeuner vom Eidgenös-

sischen Politechnikum in Zürich, Mitschaffende an dieser großen, epochemachenden technischen Entwicklungsarbeit.

Das alte, hölzerne Stationsgebäude genügte dem allmählich zu einem Eisenbahnknotenpunkt sich entwickelnden Brugg bald nicht mehr. 1868 wurde es durch einen soliden und für die damalige Zeit repräsentativen Steinbau am heutigen Standort ersetzt (Abb. 4).

Vom Bau der Bözberglinie bis zur Elektrifikation : 1875—1925

Man wird sich des beinahe atemraubenden Entwicklungstempos im damaligen Eisenbahnbau bewußt, wenn man bedenkt, daß Bundesrat Scherer, Vorsteher des Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartementes, am 17. November 1874 dem Plane von *Oberingenieur Rob. Moser* der Schweizerischen Nordostbahn «unter den mitgetheilten Bedingungen die Genehmigung ertheilt». Dieser Plan (Falttafel, Vorderseite) zeigt nun Brugg nicht mehr als kleine Endstation, nicht mehr als verträumtes Durchgangs-Stationchen, nein, als eigentlichen Eisenbahnknotenpunkt. Ursache dieser Entwicklung ist die projektierte Bözbergbahn. Man will weiter nordwärts an den Rhein, in die Handelsstadt Basel vorstoßen. Jetzt verzweigen sich die Geleise in Brugg wie die Blätter einer Lilie, nach dem Bözberg, nach Aarau und ins Birrfeld. (Die Bahnlinie Brugg–Othmarsingen wurde erst 1882 eröffnet.) Der Abzweigbahnhof für 3 Richtungen von Nordwest nach Osten und nach Süden ist geschaffen. So sind bereits 11 Geleise mit Längen bis zu 450 Meter vorgesehen, wovon 6 Geleise bereits als Abstell- und Gütergeleise anzusprechen sind. Die anfänglich bescheidene Anzahl der Ausweichungen, Kreuzungen und Geleisedurchschneidungen springt nun kometenhaft auf über 70 an. Für damalige Verhältnisse sicherlich eine Großanlage.

Dieser Vorstoß nach Basel bedingte die gründliche Voruntersuchung, Projektierung und Berechnung zweier großer Eisenbahnbauten von europäischer Bedeutung, den 2,5 km langen Tunnelbau durch den Bözberg und den großen Stahl-Brückenbau über die Aare, den Aare-Viadukt.

Auch hier hatte der Bauingenieur Neuland zu betreten, mußten doch vorgängig ganz neue Methoden der statischen Berechnung, der Kräfte-Ermittlung (statische und dynamische Beanspruchung), der

Konstruktion, der Material-Prüfung und auch der Montage studiert und entwickelt werden.

Welche Pionierarbeit für unsere kleinen schweizerischen Verhältnisse stellte sie dar, diese eingleisige, große stählerne Eisenbahnbrücke hoch über dem Flußbett der rauschenden Aare.

Die Erddämme und auch die Brückenpfeiler wurden breiter angelegt und gemauert, als es für das einspurige Streckengeleise nötig gewesen wäre: Für eine künftige Doppelspur wurde also vorgesorgt. Welch bauliche Weitsicht und auch welch mutige Zuversicht in die Zukunft der Eisenbahn muß man diesen maßgebenden Männern zubilligen, deren finanzielle Mittel aus privater Hand ihnen keineswegs solch vorausschauende und großzügige Baupolitik ohne weiteres erlaubten.

So wurde innert kaum 20 Jahren auf rein privater Basis in erstaunlichem Tempo Eisenbahn-Baugeschichte gemacht. Stellt man sich vor, daß es damals noch keine Bagger, keine Bulldozer, keine Traxcavatoren, keine Preßluftbohrer und keine Kippwagen gab, so kann man den damaligen Ingenieuren und Unternehmern nur größte Achtung zollen. Es wurde geplant und gebaut wie bisher noch nie in unserem Lande.

Aber der schweizerische Bahnbau hatte ein derartiges Ausmaß angenommen, daß die wirtschaftlichen und finanziellen Verpflichtungen nicht mehr auf privaten Schultern ruhen konnten. Zudem zeigten sich arge Mißstände: Mehr als die Hälfte der Aktien der Nordostbahn und der schweizerischen Centralbahn waren in fremdem Besitz, von der Gotthardbahn sogar über fünfundneunzig Prozent. Dazu kamen heillose Zersplitterung, rücksichtslose gegenseitige Konkurrenz, unaufhörliche Konflikte. Aus staatspolitischen, verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen war eine Vereinheitlichung des Bahnbetriebes geboten, der Ankauf der Eisenbahnen durch den Bund dringend. Mit der Annahme des Rückkaufgesetzes durch das Volk am 20. Februar 1898 wurde der Weg dazu geebnet. Der Nordostbahnvertrag folgte im Dezember 1901. Brugg wurde Bundesbahn-Bahnhof! Wie haben sich unsere Bahnanlagen am Tage der Übernahme durch den Staat präsentiert?

Immer noch sind es die annähernd gleichen Geleiseanlagen wie anno 1875. Neu hinzugekommen sind im Westteil Abstellanlagen, Remisen und Depots für Lokomotiven. Schon zeigt sich auch der An-

fang der Brugger Industrie, indem die Firmen Schröder & Co., G. Suhner, die Chemische Fabrik und die Hartsteinfabrik Hunziker bereits Bahngleise-Anschluß erhielten. Der neue Verkehrsweg führte nun mitten in die Fabrik, in die Produktion hinein. Wenig später erhielten auch die Firmen Kabelwerke Brugg AG, sowie Wartmann



Abb. 5. Bahnhof Brugg. — Aufnahme- und Dienstgebäude ab 1921,
vor der Elektrifikation (1925)

& Cie., als am Platze führende Industrien, fabrikinernen Geleise-Anschluß.

Noch vielen Lesern dürfte das alte Bahnhofgebäude von 1868, der Mittelbau des gegenwärtigen, in Erinnerung sein, in dem, nebst den Diensträumen und einer Bahnhofswirtschaft, die Wohnung des Vorstandes untergebracht war. Dieses Gebäude genügte den vermehrten Ansprüchen nicht mehr: Raumnot stellte sich ein. So betraute man 1918 den damals in Zürich lebenden, in Fachkreisen berühmten Brugger Bürger, *Architekt Albert Froelich*, mit der Projektierung zur Vergrößerung und Umgestaltung des Bahnhofgebäudes. Seine Pläne wurden ausgeführt, und das Gebäude konnte mit seinen Diensträumen und sechs Dienstwohnungen 1921 bezogen werden. Eine Fachzeitschrift schrieb im März des Jahres 1922: «Das malerisch ge-

legene Brugg besitzt seit dem Frühjahr 1921 ein weiteres Baudenkmal. Dank des guten Einvernehmens der Einwohnerschaft und der Stadtbehörden einerseits, und des Entgegenkommens der leitenden Organe der Bundesbahnen andererseits, steht heute ein Bauwerk da, das der Stolz und die Freude der gesamten Bevölkerung von Brugg ist und den Bundesbahnen alle Ehre macht.» Das neue Aufnahmegebäude stellt eine saubere architektonische Leistung dar (Abb. 5).

Von der Elektrifikation bis heute : 1925—1956

Die größte, nachhaltigste und sich später als am segensreichsten erweisende Veränderung der Bahnanlage Brugg seit der Verstaatlichung stellt zweifellos die Elektrifikation dar. Das Tannenholzscheit und die schwarze Kohle wurden nun abgelöst durch die mystische, unsichtbare und so immens viel stärkere weiße Kohle. Masten in Holz, Stahl und Eisenbeton wurden aufgestellt, Kupferdrähte aufgehängt und Elektro-Kabel in den Boden verlegt. Im gewissen Sinne wurde die Bahnanlage doppelschichtig, das heißt: zweistöckig. Der unten liegenden Schienenspur entsprach nun eine auf 5–6 m Höhe parallel laufende synchrone Fahrleitungsspur. Ein feines Spinnwebgewebe folgte jedem Schienenwege. Nachhaltig war diese Neuerung, weil sie heute noch und auch für die nahe Zukunft ihre Gültigkeit hat. Segensreich wirkte sie sich aus, indem sie unsere einheimische Kraft, die Wasserkraft unserer Bergbäche, Flüsse und Seen benützt und so auch in den Mangeljahren des letzten Weltkrieges den Betrieb der Schweizer Bahnen vom Auslande weitgehend unabhängig aufrecht erhalten ließ. Was hätten wir mit einer auf Kohle eingestellten Bahn-Traktion in diesen für Europa so schweren Zeiten anfangen können? Wie wäre ohne die elektrifizierten Eisenbahnen die notwendige Bereitschaft unserer Armee bewerkstelligt worden, und wie wäre die Industrie und die Landwirtschaft mit ihren immensen Anstrengungen, ja das gesamte Schweizervolk in seinem Durchhaltewillen ohne die Elektrobahnen ausgekommen? General Guisan hat dies in einem seiner Tagesbefehle deutlich zum Ausdruck gebracht. Die weiße Kohle hatten wir, die machte uns, Gott sei gedankt, unabhängiger.

Die Weiterentwicklung von Brugg und Windisch ließen die hiesigen Bahnanlagen nicht unberührt. So mußten vorerst schienenfreie Kreuzungen von Bahn und Straße, die Unterführungen der wichtigen

Zürcher- und Aarauerstraße geschaffen werden. Denn bisher hatte man in Brugg mitten im Bahnhof noch einen a Niveau verlaufenden Straßenübergang (Haus Ströbler–Haus Cardinal) und am Westende den Niveauübergang der Aarauerstraße. Auch war eine schienenfreie, unterirdische Fußgänger - Querverbindung Brugg–Windisch er-



Abb. 6. Bahnhof Brugg. — Elektrifizierte und mit gedeckten Perrons
versehene Geleiseanlagen (1934)

wünscht. Zudem erforderte die stark angestiegene Zahl der Züge das Anlegen von Perrons und Personen-Unterführungen. Es mußten die Hauptgleise auseinander gespreizt, große Dammschüttungen für die Hebung der Geleiseanlagen vorgenommen und zur reibungslosen internen Betriebsabwicklung die so wichtigen Geleiseverbindungen und Weichenstraßen geschaffen werden.

Der Bahnhof Brugg wurde bis zum Jahre 1934 in obigem Sinne ausgebaut. (Plan: Rückseite des Faltblattes.)

Lagen früher die End-Ausweichungen Seite Turgi und Seite Aarau noch kaum 800 m auseinander, wuchs nun die Distanz nach dem Um-

bau bereits auf 1100 m an. Zur Platzbeschaffung für die überdachten 300 m langen Perronanlagen wurde die Zahl der Personen- und Güterzugseisenbahn von 11 auf 10 herabgemindert. Dafür stieg zur Hebung der Bahnhofleistung die frühere Zahl der Ausweichungen von 70 erheblich an, und die letzte Weichenlaterne zeigt bereits die dreistellige Zahl 110. Daß zusammen mit diesem Ausbau auch tiefgreifende Änderungen an den Signalanlagen und Sicherungseinrichtungen vorgenommen wurden, darf nicht unerwähnt bleiben. Die alten, mittels Drahtzug und Gestängeleitungen von Hand bedienten Form-Signale (Semaphore) wurden teils durch Elektro-Lichttagessignale ersetzt. Ebenso erging es den alten Weichen-Einzeltrieben, deren Bedienung in einem Befehls-Stellwerk und zwei Außen-Stellwerken neu zusammengefaßt, zentralisiert wurde.

Nach kaum 80 Jahren seit der Bahn-Gründung zeigen sich nun die Bahnanlagen von Brugg seit 1934 in ihrer heutigen Form. Die gedeckten Bahnsteige (Abb. 6) wurden am 1. August 1934 eröffnet. Einige Geleiseänderungen auf der Westseite des Bahnhofes, sowie eine neuzeitliche Kraftstellwerkanlage wurden erst ein Jahr später fertig erstellt.

Nichts kann den eisenbahnbetrieblichen Aufschwung und die Aufwärts-Entwicklung des Zugsverkehrs im Bahnhof Brugg deutlicher zeigen, als die Gegenüberstellung des alten Fahrtenplans von 1859 mit dem heutigen Fahrplan (Abb. 3 und 7).

Waren es damals, vor 100 Jahren, noch ganze 12 Züge in der Zeit von morgens 5 Uhr bis abends 9 Uhr, so sind es heute insgesamt täglich 322 Personen-, Schnell-, Expres-, Tram-, Güter-, Fakultativ- und Dienstzüge, die in unserem Bahnhof verkehren. Dazu kommt, bei Bedarf außerordentlich angeordnet, noch eine Großzahl von Extrazügen für den Personen- und den Güterverkehr. Rein nach der Zahl der Züge ist der Verkehrsaufwand seit 100 Jahren auf das 30–40fache angestiegen. Da genügt die gemütliche, mit Stunden-Unterbrüchen versehene Dienstschicht von anno dazumal 5 h–21 h) nicht mehr; der durchgehende 24stündige Betrieb ist erforderlich: Pausenlos rollen die Räder.

Ausblick

Seit den letzten durchgreifenden Bahnhofumbauten sind über 20 Jahre verflossen. Die bahnbauliche Entwicklung geht weiter: Der

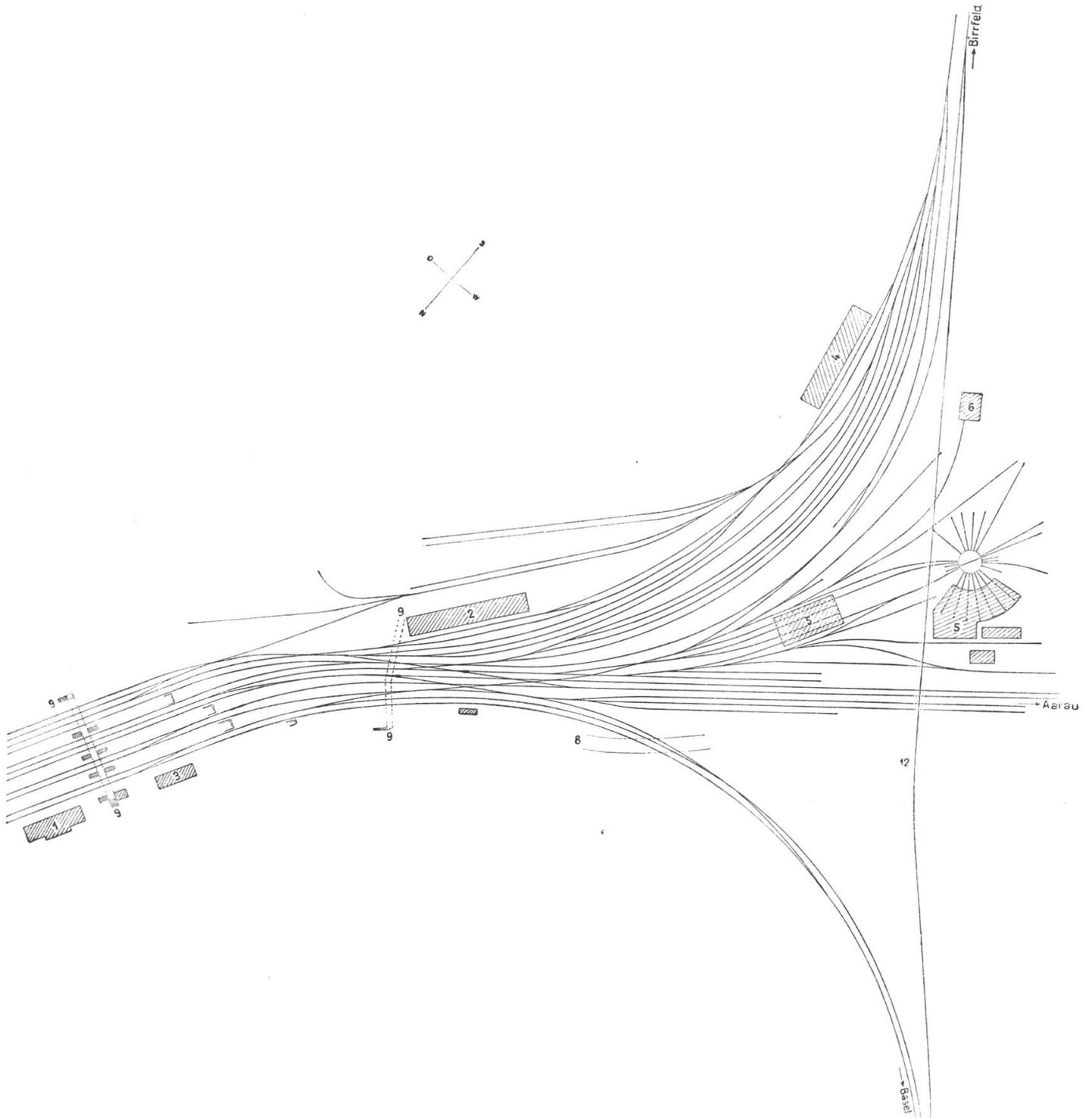


Abb. 8. Studie für Erweiterungen (1956)

- | | | |
|------------------------------|-------------------------|-----------------------------------|
| 1 Aufnahmegebäude | 4 neues Materialmagazin | 8 Unterführung Aarauerstraße |
| 2 neue Güterexpedition | 5 Lokomotivremisen | 9 Personen-Unterführungen |
| 3 Dienstgebäude (Bahning. I) | 6 Unterwerksgebäude | 12 Neue Güterzugs-Verbindungsline |

keit der Bahnanlage Brugg, dieses so wichtigen Verkehrsknotenpunktes, als wünschenswert und notwendig erscheinen.

Beigegebene Studie (Abb. 8) von der unsere Stadtbehörden bereits Kenntnis haben, gibt Einblick in die Erweiterungspläne für unsere Bahnhofanlagen. Nach dieser Projektstudie wird von der Seite Turgi her eine weitere Doppelspur angeschlossen, also eine vierspurige Strecke erstellt werden. Dies mit einer kreuzungsfreien Überwerfung im Gebiete des unteren Kirchenfeldes.

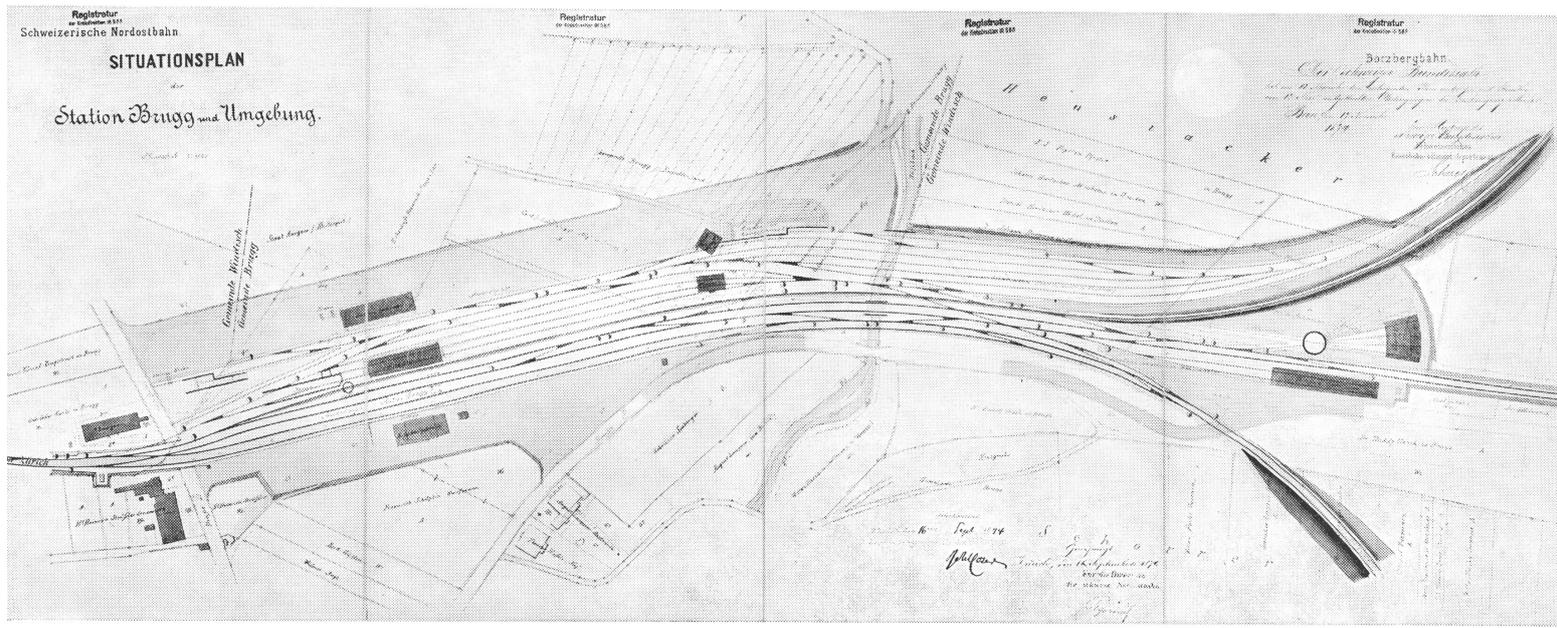
Die Zahl der Personen- und Güterzugseisenbahn wird wieder auf 11 erhöht unter Anlegung eines neuen vierten Perrons. Zur Platzbeschaffung muß der alte Güterbahnhof weichen und soll neu in den Unter-Reutenen erstehen.

Zur Leistungssteigerung des unser Land transitierenden Güterzugsverkehrs soll nach den Vorschlägen von Herrn *Prof. Dr. Frohne* eine eingleisige, neue Querverbindung geschaffen werden. Diese verläuft von der Aarebrücke Umiken her, dem Rande des heutigen Neuquartiers entlang, hoch über die Aarauer Linie hinweg und mündet in die Südbahn ein beim Gelände-Einschnitt Windisch-Reutenen. Damit würde die heute noch nicht voll ausgelastete Südbahn-Linie Brugg–Othmarsingen zur weiteren Aufwertung des schweizerischen Anteils im Europa-Güterverkehr herangezogen. Daß eine solche Projektstudie auf weite Sicht nicht ins Land Utopia gehört, beweist die Tatsache, daß der in diesen Tagen begonnene große Neubau des zentralen Material-Magazins der SBB, den ihm in dieser Studie zugewiesenen Standort auch erhält. Nur eine gründliche Planung und umfassende Voraussicht kann der baulichen Zukunft gerecht werden!

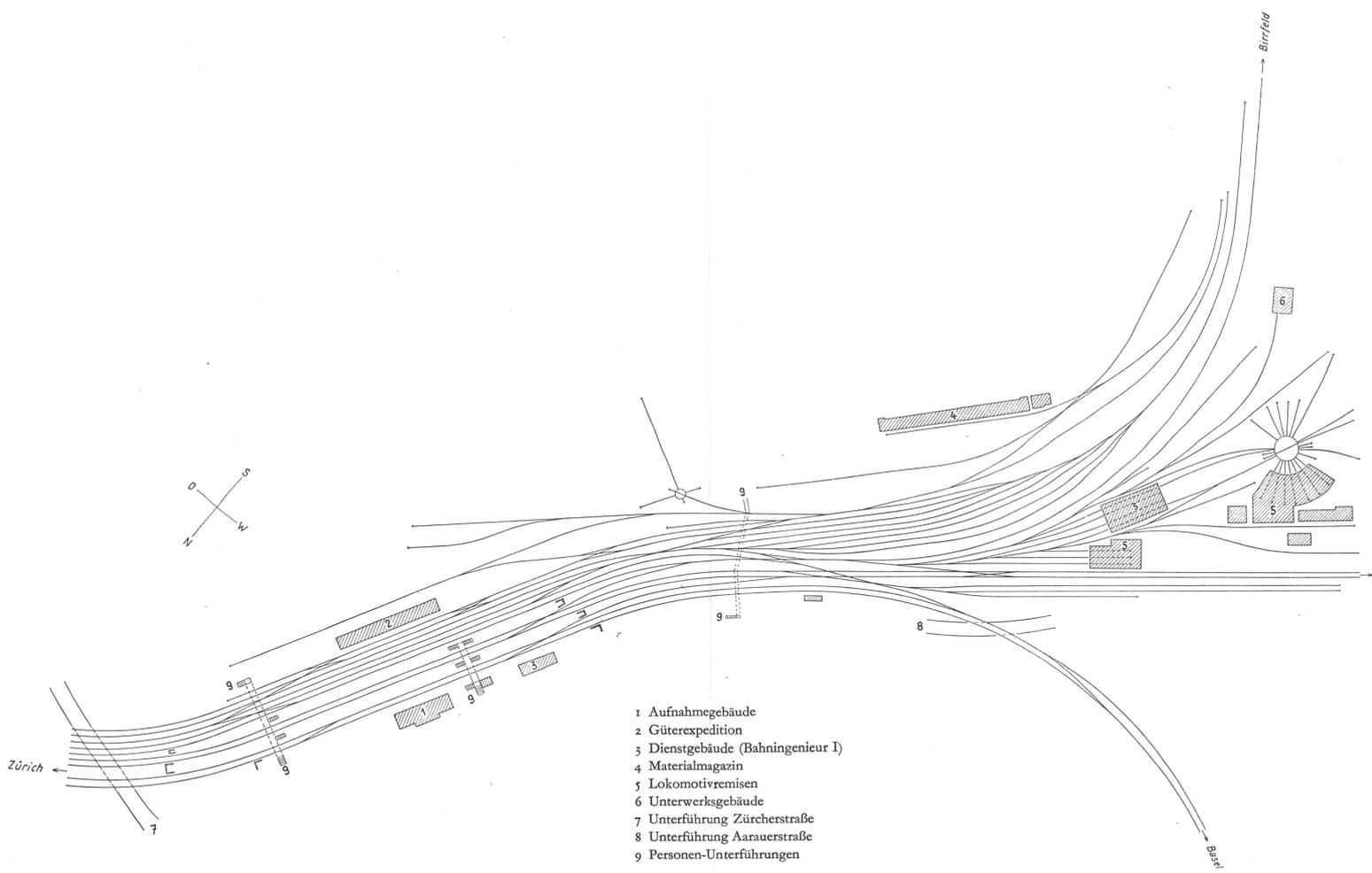
Damit haben wir die Baugeschichte unserer Brugger Bahnanlagen skizzenhaft geschildert. Weit ist der Weg von der bescheidenen NOB-Endstation zum heutigen bedeutenden Bahnknotenpunkt. Auch die Zukunft, die, wie wir gesehen haben, viele eisenbahnbauliche Probleme in sich birgt, wird unseren Bahnhof verändern. Hoffen wir, daß Weitblick und Aufgeschlossenheit der Behörden vernünftige und klare Lösungen bringen!

Karl J. Lanfranconi

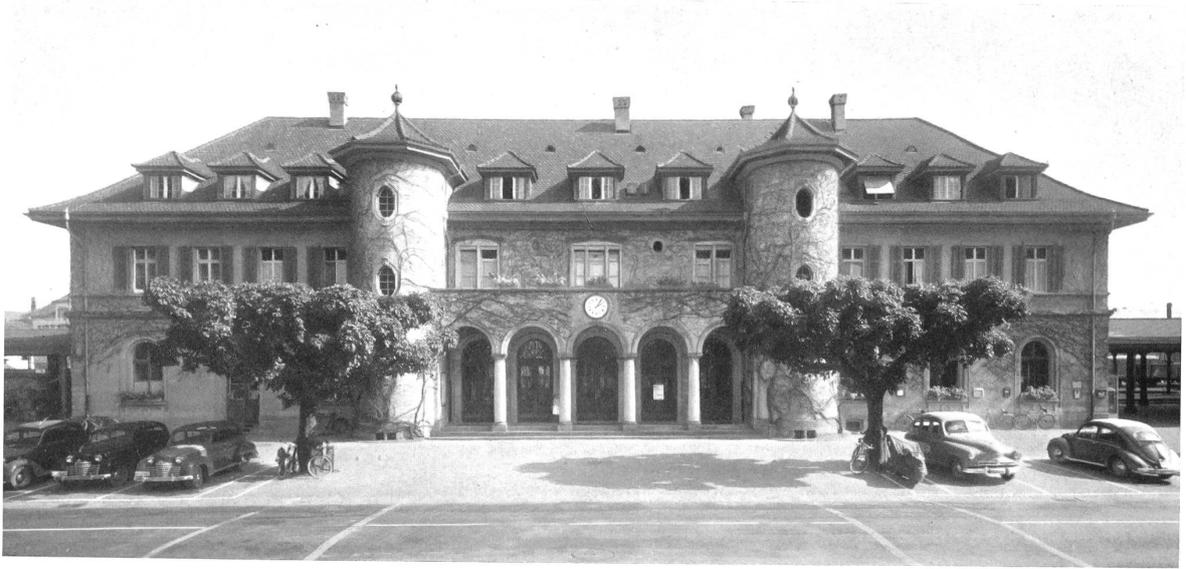
(Unter Benutzung des Artikels von *A. Füllemann*: Aus der Lebensgeschichte des Brugger Bahnhofes in «Brugger Neujahrsblätter» 1935 und der beiden Artikel von *W. Keller*, Bahnhofsvorstand, und *Dr. Otto Frauenlob*, Redaktor am «Bund», in der Beilage zum «Brugger Tagblatt» vom 29. September 1956: 100 Jahre Bahnhof Brugg.)



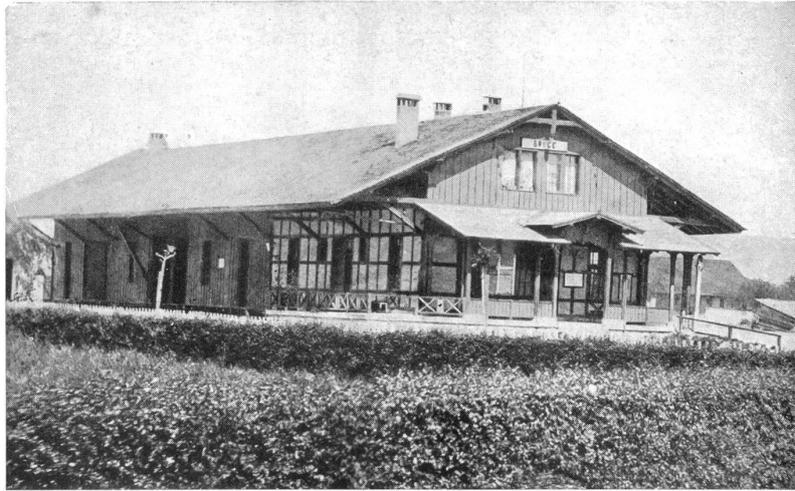
Schweizerische Nordostbahn. — Situationsplan der Station Brugg und Umgebung. September 1874, von Oberingenieur Rob. Moser



Schweizerische Bundesbahnen. — Situationsplan des Bahnhofes Brugg 1934



Bahnhof Brugg. — Aufnahmegebäude 1956



Bahnhof Brugg. — Erstes Stationsgebäude



Eine der ersten Dampflokomotiven der Schweiz, Nordostbahn mit Prof. Zeuner und seinen Studenten vom Eidg. Politechnikum in Zürich



Eingleisige Bözbergbahn mit Aarebrücke (um 1890)