

150 Jahre Bahnhof Brugg

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Brugger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **116 (2006)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-900884>

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.

Gregor Tomasi

150 Jahre Bahnhof Brugg

In den «Neujahrsblättern» von 1957 schrieb Bahningenieur Karl J. Lanfranconi, Brugg, über die ersten hundert Jahre des Bahnhofes. Die Geschehnisse der folgenden 50 Jahre habe ich als in Brugg aufgewachsener Bürger und Eisenbahner erlebt und hier zusammengestellt.

2005 habe ich meine Karriere als Lokomotivführer nach rund 40 Jahren beendet. Mein neuer «Unruhestand» wird mit Gewissheit weiterhin dem Thema Eisenbahn gewidmet sein.

Schon als Fünfjähriger pilgerte ich mit meiner Schwester bei jeder sich bietenden Gelegenheit an den Bahnhof. Heute noch stehen an derselben Stelle die gleichen Bänke an der Hauswand gegen die Geleise, wo wir uns draufsetzten und mit Spannung den ein- und durchfahrenden Zügen zuschauten. Ein kleines Spielzeugkofferli, das wir immer dabei hatten, liess uns als weitgereiste «Passagiere» erscheinen, und das gefiel uns. Eben an diesem Bahnhof, der am 29. September 2006 seinen 150. Geburtstag feiern wird, liess ich meine Bubenträume entstehen. Der Brugger Bahnhof war oder ist sozusagen mein zweites Zuhause. Ich begann mich für die Technik zu interessieren: Stellwerke, Weichen, Wagen und natürlich Lokomotiven. Damals bestand noch eine (am 22. Mai 1982 aufgehobene) direkte Zugverbindung von Brugg über Wildegg, Lenzburg, Beinwil nach Luzern. Jeweils zur gleichen Stunde wurde die Komposition im Geleise 2 mit der Lokomotive über das Geleise 1 umfahren. Dieses Manöver spielte sich natürlich sehr nahe meinem Bänklein ab. Ich wollte es mir nicht entgehen lassen und wusste genau, wann der Zug in Brugg einfuhr.

In sehr guter Erinnerung, Ende der 1950er-Jahre, habe ich die Weichenverbindung von Geleise 1 zu Geleise 2, die Weichen 21/22, die heute nicht mehr vorhanden sind. Täglich gegen halb sechs musste damals eine Rangierdampflokomotive, eine E 3/3, die «Tigerli» genannt wurde, von einem Zug abgehängte Wagen abholen. Da aber die Weichenverbindung damals schon wenig gebraucht wurde, setz-

te sich immer wieder von neuem Flugrost an. Auf diesen Moment wartete ich am Bahnhofplatz, noch unbehelligt von Postautos; denn hinter der hohen Hecke, die den Garten des Bahnhofvorstandes umringte, bestand keine Gefahr, überfahren zu werden. Dann kam das «Tigerli» schnaubend, die Wagen wurden angehängt, und abging es über die Weichen 21/22; aber in diesem Moment fingen alle Räder an durchzudrehen, und ein kurzes heftiges «Tsch-tsch-tsch» machte auch akustisch auf sie aufmerksam. Das bei Dampflokomotiven immer austretende Kondenswasser und der Flugrost liessen die Räder so lange durchdrehen, bis der Lokomotivführer den «schleudernden» Rädern mit Sand wieder Halt gebot.

Die Rangierlokomotiven

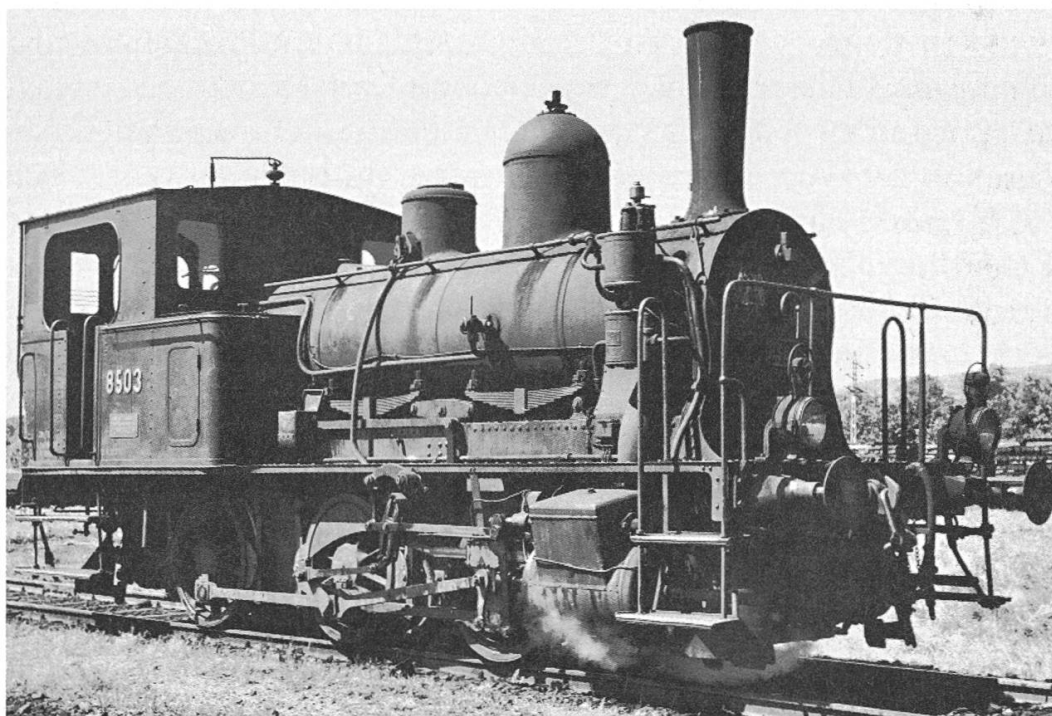
Weshalb in Brugg immer eine fahrdrahtunabhängige Rangierlokomotive eingesetzt wurde, lässt sich wie folgt begründen: Die Anschlussgeleise der Zementwarenfabrik Hunziker und der Chemia besaßen keinen Fahrdraht. Die bereitstehenden Wagen wurden mit der Dampf- und später mit der Diesellokomotive zu- und weggeführt. Anfang der 1960er-Jahre wurde das «Tigerli» durch einen so genannten Zweikrafttraktor ersetzt, einen Tem 2/2, der sowohl mit Fahrspannung als auch mit Diesel betrieben werden konnte. Ab und zu merkte man, dass die kleine Rangierlokomotive die Kraft kaum aufzubringen vermochte, um die Wagen vom Anschlussgeleise Hunziker zum Bahnhof zu ziehen. Man suchte die Lösung unter Zuhilfenahme der Dampfkräne dieser Firma, die mitschieben halfen. Die äusserst kurzen Dampfintervalle der Kräne, die übrigens sehr zugkräftig waren, sind mir heute noch in den Ohren.

Anfang der 1970er-Jahre, als der Rangierdienst immer stärker zunahm, wurde der Tem 2/2 durch eine grössere Diesellokomotive ersetzt, eine Em 3/3. Die andere im Bahnhof eingesetzte elektrische Rangierlokomotive, eine Ee 3/3, wurde tagsüber nur für das Umstellen der Reisezugwagen verwendet; in der Nacht jedoch wurde sie für das Zusammenstellen der frühmorgendlichen Stückgüterzüge gebraucht.

Nach der Vollenbetriebnahme des Rangierbahnhofes Limmattal 1980 entfiel das ganze Güterzugskonzept ab dem Bahnhof Brugg, so-

dass nur noch die Diesellokomotive tagsüber ihre Aufgabe hatte. Die Ee 3/3 (elektrische Rangierlokomotive) wurde nach der Station Lupfig beordert, wo sie seit dem Neubau des Bahnhofes auch heute noch arbeitet. Die Diesellokomotive kam nach Zürich, sodass heute sporadisch noch ein kleiner Schienentraktor eingesetzt wird. Die Firma Hunziker führt kaum mehr Transportgut mit der Bahn ab, sodass nur noch die Chemia, das Militär, die Landi und die Kabelwerke ab und zu Güterwagen für das Ein- und Ausladen erhalten.

Der alljährlich im Juli in Windisch gastierende Zirkus Knie, der mit der Eisenbahn angereist kommt, wird durch einen speziellen Mitarbeiter des Bahnhofes rangiert. Da muss unbedingt die Reihenfolge der auszuladenden Wagen an der Rampe stimmen, sonst gibt es ein logistisches Problem beim Aufbau des Zirkuszeltes. Einer unser Mitarbeiter kennt sich beim Wiederverladen der vielen Zirkuswagen sehr gut aus; dieser erfolgt jeweils am Ende der Vorstellung und ist die Sternstunde unseres «Knie-Manövranten».



Rangierdampflokomotive genannt «Tigerli». Von 1902 bis 1915 wurden 83 Stück von der Lokomotivfabrik Winterthur gebaut. Das Dienstgewicht betrug 33 Tonnen, die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

Foto: SBB

Brugg, das Fernsteuerzentrum

Mit dem Bau des Verbindungsviaduktes 1968 – eine Brückenkonstruktion des Ingenieurbüros Gerber und Partner in Windisch – schaffte man eine direkte Verbindung von Basel über den Bözberg nach der Südbahn. Vorher mussten die Güterzüge, die nicht über den Hauenstein verkehrten, in Brugg eine Spitzkehre machen, was immer mit grossem Rangieraufwand verbunden war. Der Ausbau der direkten Linie Bözberg–Südbahn war der Auslöser für eine umfassende Modernisierung der Bözberglinie. 1969 wurde die Fernsteuerung Bözberg bis Eiken in Betrieb genommen, die dann ab 1994 von Lupfig bis Möhlin reichte. Ein grosser Teil des Huckepackkorridors Basel–Chiasso wird mittels Bildschirm von Brugg aus gesteuert. Jede Zugsbewegung von Basel bis Wohlen und von Killwangen bis Aarau ist auf den Farbmonitoren sichtbar. Somit ist eine weiträumige Disposition der Zugläufe möglich. Die vollautomatische Zuglenkung steuert den Zug anhand seiner Nummer von Signal zu Signal bis zum Austritt aus der Fernsteuerüberwachung. Der Fahrdienstleiter sieht den geregelten Ablauf des Programms und nimmt gezielt Dispositionen bei Engpässen vor. Er kann den Ablauf des Programms jederzeit stoppen. Die Fernsteuerung ist an sieben Tagen in der Woche durchgehend besetzt. Im Bahnhof wickelt sich der Zugsverkehr von täglich über 250 an- und abgehenden Zügen und 50 durchfahrenden Zügen ab. Auf der Verbindungslinie (VL genannt), werden über 100 Züge, meist Güterzüge, überwacht; diese verkehren rund um die Uhr, aber hauptsächlich nachts. Somit sind die Fahrdienstleiter in Brugg für über 400 Züge im täglichen Verkehr verantwortlich. Während der Nacht werden etwa 20 Pendelzüge oder S-Bahn-Einheiten abgestellt. Das Wagenreinigungspersonal sorgt in dieser Zeit für saubere und angenehme Sitzplätze in den morgendlichen Frühzügen.

Diese Fernsteuerung bedeutete für einige kleine Bözbergstationen ab 1993 das Aus. In Villnachern hielten nur noch vereinzelt Züge an, in Schinznach–Dorf, Effingen und Hornussen überhaupt keine Reisezüge mehr; der Güterverkehr war schon vorher eingestellt worden. Der Personentransport wurde nun zu Gunsten eines attraktiven Busangebotes aufgehoben. Der Bahnhof Brugg, neu als Fernsteuerzentrum, wurde aufgewertet, sodass Brugg sogar zum

Regionalzentrum für ein grosses Gebiet der Nordwestschweiz ernannt wurde. 1996 waren dieser Leitstelle 136 Mitarbeitende zugeteilt. Zählte man die 170 Mitarbeitenden der übrigen Betriebe dazu, fanden 300 Leute ihre Arbeit hier bei der Bahn.



Das neue Fernsteuerzentrum mit vier Arbeitsplätzen und einem Reserveplatz (Aufnahme 2005).

Foto: Gregor Tomasi

Die Eröffnung der Heitersberglinie 1975 und die Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 veränderten die Situation nicht nur für die Reisenden; auch das Personal bekam neue Aufgaben. Es gab keine direkten Schnellzüge mehr dem Jurasüdfuss entlang, die in Brugg anhielten; dafür brachte die S-Bahn (S12), für die Brugg Endbahnhof ist, neue Destinationen: Jede halbe Stunde eine komfortable S-Bahn-Verbindung nach Zürich und weiter nach Winterthur, schnelle Anschlüsse nach Bern, Basel, Flughafen und Chur waren damals positiv zu vermerken. Heute jedoch, wo der Kanton als Besteller und Zahler des Regionalverkehrs auftritt, werden neue Wege der Vernetzung gesucht. Brugg wird zum Regionalverkehrspunkt Nummer eins des Kantons. Brugg wird halbstündlich mit dem unteren

Aaretal, dem Freiamt, dem oberen Aaretal und dem Fricktal verknüpft, mit dem Limmattal zum Teil viertelstündlich. Wir erleben einen Komfortsprung, der leider zum Teil mit Umsteigen an den Endbahnhöfen wie Zürich und Olten bezahlt werden muss. Schlanke Umsteigezeiten und die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Bern belohnen uns mit erheblicher Zeitersparnis.

Das Personal

Mit der Beseitigung der letzten Einspurinsel auf der Nord-Südachse zwischen Brugg und Othmarsingen wurde der «Laubsägelbahnhof» Birrfeld eliminiert; es entstand der neue Bahnhof Lupfig. Die Eröffnung der durchgehenden Doppelspurlinie am 29. Mai 1994 erlaubt neu eine Banalisierung (wechselseitiger Fahrbetrieb) auf der ganzen Südbahn. Letztlich kam der Bahnbetrieb Brugg jetzt, wo al-



Das Stellwerk 2 an der Aarauerstrasse, ein typischer Bau mit auskragendem Arbeitsraum (abgebrochen 2005). Foto: SBB



Die Signalbrücke Seite Ausfahrt Turgi (abgebrochen 2005). Bei den SBB sind von diesen nur noch wenige vorhanden. Im Hintergrund das Stellwerk 1.
Foto: Gregor Tomasi

les ausgebaut und umstrukturiert ist, selber unter Druck, jedenfalls für Personal und Verwaltung. Brugg ist nur noch eine regionale Dienststelle ohne Bahnhofinspektor; es ist sogar geplant, Brugg fernzusteuern. Ab dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 musste für einen Teil des Personals eine neue Lösung gefunden werden. Aus technischen Gründen bleiben die Arbeitsplätze in der Fernsteuerung für die nächsten Jahre noch erhalten; dies ist ein Glücksfall für rund 14 Personen. Dann aber ist geplant, Brugg am RCC (Rail Control Center) in Olten anzuschliessen; doch das dürfte noch einige Zeit dauern. Administrativ ist die Verwaltung des gesamten Personals heute je nach Dienststelle unter Olten, Basel, Luzern und Zürich aufgeteilt, was sich ab und zu nicht unbedingt positiv auf die Entscheidungswege auswirkt.

Von den ehemals 50 Kondukteuren und Zugführern sind heute noch 16 vorhanden, wobei auch die Aufgabenkompetenz sich änderte. Die Billettkontrolle auf den S-Bahnen und Regionalzügen wich den Stichkontrollen. Dem Lokomotivführer werden bei

S-Bahnen keine Angaben über die Zugzusammensetzung mehr erteilt, auch ist ausschliesslich er verantwortlich für die Bremsprobe. Der Kondukteur muss nicht mehr rangieren und vieles mehr. Heute darf sich der Kondukteur «Zugbegleiter» oder «Zugchef» nennen und muss auch keine Mütze mehr tragen. An Stelle der roten Tasche trägt er ein Zugpersonalgerät, einen so genannten ZPG-Computer, bei sich; die übrigen Unterlagen zieht er in einem schwarzen Rollkoffer hinter sich her. Sein Aufgabenbereich hat sich insofern verändert, als er praktisch keine technische Hilfe mehr anbieten muss, sondern sich ausschliesslich für den Kunden interessiert. Billettkontrolle, Auskunft, Hilfestellung für Behinderte sind seine neuen Aufgaben. Eng damit verbunden sind daher auch die Anforderungen an den Sprachschatz des Personals, sodass heute eher drei Fremdsprachen erwünscht sind als nur zwei; dies wird auch entsprechend honoriert.

Die Lokomotivführer, deren 85 die Arbeit in Brugg unter sich teilen, haben immer noch ihren sicheren Arbeitsplatz. Sie bedienen die von hier aus startenden und endenden S-Bahnen und Regionalzüge. Die Intercity- und Regionalexpresszüge übernehmen sie meistens in den grösseren Endbahnhöfen wie Zürich und Basel. Neuerdings ist Brugg auch zum Ausbildungsstandort für junge Lokomotivführer geworden. Die Vielfältigkeit der Züge und Strecken, erhöht die Attraktivität des Depots in Brugg. Die Divisionalisierung der Dienstbereiche Güter und Personen bescherte den Brugger Lokomotivführern nur noch Leistungen auf Reisezügen. Von hier aus werden keine Güterzüge mehr geführt, was ich persönlich sehr bedaure. Als Ersatz wurde das Streckenangebot ausgeweitet. Seither sind die Brugger Lokomotivführer in der ganzen Nordwestschweiz anzutreffen (im Dreieck Basel–Bern–Rotkreuz–Rapperswil–Winterthur–Waldshut). Dabei haben sie den Dienstbeginn und das Dienstende immer in Brugg.

Die Weichen- und Stellwerkwärter haben auch bald ausgedient. Ihnen wurde an andern Dienstorten Arbeit angeboten, oder man ermöglichte ihnen eine Umschulung. Älteren Wärtern gab man die Möglichkeit, vorzeitig in Pension zu gehen. Die typischen Stellwerkhäuschen an der Gaswerkstrasse und an der Aarauerstrasse haben ausgedient, ebenfalls die bei den SBB in einmaliger Grösse noch vorhandene Signalbrücke in Richtung Turgi. Die 1935 instal-

lierte, damals modernste Technik der Schweiz hat ihren Dienst getan; die Häuschen werden abgebrochen; man hat keine Verwendung mehr für sie. Damals waren in Brugg als erstem Bahnhof der Schweiz so genannte Tageslichtsignale von Westinghouse in Betrieb genommen worden, an der Stelle der alten Semaphore (Flügelsignal). Der Spott der Lokomotivführer über diese Neuerung hatte nicht lange auf sich warten lassen; wegen der vielen Lichter sprach man von den «Brugger Christbäumen»; der Brugger Bahnhof habe das ganze Jahr über Weihnachten. Vor allem bemängelten die alten Lokomotivführer, dass das Signalbild von der Rückseite nicht mehr erkannt werden konnte, wenn man vor einem Signal nicht rechtzeitig anhalten konnte.

Das Unglück

Nicht unerwähnt lassen möchte ich einen Unfall, dem ich selber als Augenzeuge beiwohnte:

Am Dienstag, dem 26. September 1978, kurz vor 20 Uhr, hörte ich ein Krachen und einen grossen Lärm, die meine Aufmerksamkeit auf die Einfahrgeleise aus Richtung Aarau lenkten. Von einem benachbarten Balkon aus sah ich, wie sich beim einfahrenden Güterzug 7485 die Wagen aufeinander türmten. Der Güterzug war an der Spitze entgleist. Ich dachte: Wenn das nur einmal aufhören würde! Doch die nachschiebende Energie des einfahrenden Güterzuges war riesig. Dann war es plötzlich still; nur ein feines Rieseln war noch zu hören, das Rieseln aus einem aufgerissenen Silowagen, dessen Inhalt (62 Tonnen Weizen) sich auf das Trassee ergoss. Zum Glück kamen keine Menschen zu Schaden; der materielle Schaden an Fahrzeugen und vor allem an den Geleiseanlagen belief sich jedoch auf 162 750 Franken. Noch Jahre danach erinnerte jeweils im Frühling ein Getreidefeld bei der Ausfahrt Richtung Aarau an das Unglück an jenem Abend.

Der Grund des Unfalls lag in Vorbereitungsarbeiten für den Umbau, der in dieser Nacht an der Einfahrweiche No. 64 von Aarau her hätte vorgenommen werden sollen. Der entgleiste Silowagen vom Typ UABGS beschädigte 40 Meter Geleise. Dr. Süess von der Kreisdirektion III sagte damals, die Ursache sei rätselhaft.



Der 1978 umgekippte Silowagen mit dem ausgelaufenen Weizen.

Foto: Heinz Fröhlich

Dazu noch ein interessantes Detail: Die Saugmaschine, die zum Absaugen des Getreides herbeigebracht worden war, musste mit über 75 Ampère abgesichert werden; man hatte die IBB Brugg gerufen, um eine genügend grosse Versorgungsleitung zu installieren. Wegen dieses Aufwandes dauerte der Streckenunterbruch bis Mittwoch 16 Uhr, also über 20 Stunden, was angesichts des Unfalles als ungewöhnlich lang betrachtet werden muss.

Die moderne Zeit

Neuerungen lassen sich nicht aufhalten. Das Bahnhofgebäude – ein Bau des Brugger Architekten Albert Fröhlich aus dem Jahre 1922, wurde aufwändig restauriert. Dieser Bahnhof ist der Beweis, dass Brugg damals den SBB so wichtig war, dass man auch für kleinere Objekte die künstlerische Mitwirkung eines privaten Architekten in Anspruch nahm. So wundert sich mancher bei der Durchfahrt in Brugg, dass dieses Gebäude so vornehm mit gehauenen Steinen gebaut wurde. Die neue Farbgebung verleiht dem Haus nun mehr



Gleisseitige Ansicht des Aufnahmegebäudes in Brugg (Aufnahme 2005). Das Befehlswerk auf Perron 1 wurde entfernt zu Gunsten eines freien Durchgangs für das Publikum. Zwei neue runde Trag­säulen mussten angefertigt werden; sie befinden sich in der Mitte, sind heller und daher deutlich zu erkennen. Foto: Gregor Tomasi

Wärme als der vormalige graue Anstrich, der alle Konturen und Ornamente hatte verschwinden lassen.

Die neue Signalisierung hatte 1934 das so genannte Ziffernsignal gebracht, das eine differenziertere Geschwindigkeitsabstufung zuließ; dadurch konnte Fahrzeit eingespart werden. Brugg erlebte damals einen Modernisierungsschub in der Sicherheitstechnik. Heute erfährt die Gleiskonfiguration eine ebenso grosse Erneuerung wie 1926 bei der Elektrifizierung und der Erhöhung des Damms in Richtung Turgi im Windischer Kirchenfeld. Der heutige Modernisierungsgrad erlaubt eine Fernsteuerung des Bahnhofes von Basel aus. Die

Zahl der Beschäftigten im technisch-fahrdienstlichen Bereich, wird daher drastisch sinken. Allein die Stellwerke erübrigen 16 Arbeitsplätze, und der Fernsteuerbereich schrumpft vorerst je Schicht auf etwa drei bis vier Mitarbeiter, die die Aufgaben im Zusammenhang mit den Lokomotiven im Bahnhof zu erfüllen haben. Vorerst werden Turgi, Lupfig und Möhlin von Brugg aus ferngesteuert. Ausserdem soll der Reisedienst zu einem Reisezentrum ausgebaut werden, und einem neuen, modernen Kundenbetreuungszentrum auf Perronebene wird grosse Aufmerksamkeit geschenkt.

Ein weiteres Indiz für das Bestreben, den Bahn- und Busreisenden alles angenehm zu gestalten, zeigt sich in der Verlängerung der Perrondächer und in den behindertengerechten Zugängen mit Lift im Jahr 2004. Die Erhöhung der Bahnsteige auf 55 cm ab Schienenoberkante führte sogar dazu, dass man in die neuen GTW (Gelenktriebwagen) hinabsteigen muss. Die Windischer Bahnhofseite ist erstmals als grosszügiges Eingangstor zum Bahnhof zu erkennen. Im Zuge der Vision Mitte sind weitere Ausbauten vorgesehen, futuristisch, aber durchaus realisierbar, so hoffe ich. Der Bahnhof Brugg wird nicht nur zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, er wird auch zum Zentrum der beiden Gemeinden Brugg und Windisch mutieren.



Die neue Signalisierung zeigt am linken Signal einen grünen Lichtpunkt mit der Ziffernanzeige «6». Diese Zahl muss mit 10 multipliziert werden was eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h ergibt. Die Lichtpunkte zeigen nur noch Rot (Halt), Orange (Warnung) und Grün (Fahrt nach Angaben am Signal oder gemäss Dienstfahrplan des Lokomotivführers).

Foto: Angelo Caduff



Der moderne Bahnhof mit Busstation und verlängertem Perrondach (Aufnahme 2005).

Foto: Gregor Tomasi

Die baulichen Veränderungen, die Ende 2004 abgeschlossen wurden, zeugen von einer neuen Epoche. Durch die neuen schlanken Weichen wird der Fahrkomfort erheblich gesteigert, die Geschwindigkeit im Bahnhof über ablenkende Weichen erhöht und grossräumig eine Anschlussverbesserung erzielt. Brugg hat sich in den 150 Jahren von der Endstation zum Güter- und Schnellzugsbahnhof und jetzt zum Regionalzentrum entwickelt. Im Reiseverkehr liegt heute die bedeutende Aufgabe unseres Bahnhofes, Anschlüsse auf Bus und Bahn zu garantieren und dem Kunden in Beratung und Verkauf nahe zu stehen. Kurz gesagt: Der Bahnhof mit den umliegenden Hotels, Restaurants, Schulen und Geschäften wird zum Dienstleistungszentrum par excellence und mit den stündlichen Zügen zum Flughafen das Tor zur grossen weiten Welt.

Literatur

Baumann Manfred, Bahnhofinspektor, Brugg: Beitrag auf www.brugg-online.ch

Ein Bahnhof stellt sich vor: Brugg AG. Brugg 1996.

Fröhlich Heinz: «Aargauer Tagblatt» 27. September 1978.

Infothek SBB Bern.

Schrepfer Urs, Bahnhofinspektor, Brugg: Bahnhof Brugg AG.

Brugg 1996.

«*Schweizerische Bauzeitung*» 4. März 1922.