

**Zeitschrift:** Brugger Neujahrsblätter  
**Band:** 126 (2016)

**Artikel:** Zehn Jahre Stiftung Bahnpark Region Brugg  
**Autor:** Tomasi, Gregor  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-900982>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.10.2024

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

# Zehn Jahre Stiftung Bahnpark Region Brugg

Text und Bilder Gregor Tomasi

Als am 18. April 2006 die Stiftung Bahnpark Region Brugg gegründet wurde, hat wohl kaum jemand geahnt, dass dieser Ort mit seinen altherwürdigen, funktionstüchtigen Loks schon bald Bahnbegeisterte in Scharen anlocken würde, sodass man sich heute Gedanken machen muss, wie man dem Ansturm gerecht werden kann.



Begonnen hatte alles im Jahre 2005. Nach 41 Jahren Lokführerleben wusste ich, dass noch etwas Neues in meinem Leben passieren musste. Als ehemaliger Dampflokkeizer wollte ich einen Beitrag an die Geschichte der Dampflokomotiven leisten. Diese sollen zur Freude der Bevölkerung weiterleben. Das Thema Eisenbahn war also gesetzt, mein Heimat- und Wohnort Brugg als geschichtsträchtiger Standort auf diesem Gebiet gegeben. Ich hatte mir zum Ziel gesetzt, die schönsten Dampfloks der Schweiz nach Brugg zu holen. Zuerst streckte ich meine Fühler in Richtung Eisenbahnverwaltungen aus: Keinerlei Ablehnung war zu spüren.

Da ich etwas Dauerhaftes, Seriöses begründen wollte, lag es nahe, dass es eine Stiftung werden sollte, mit dem Zweck, die ausgedienten SBB-Depotanlagen auf dem Brugger Bahnareal instand zu stellen, zu erhalten und für interessierte Kreise zugänglich zu machen. Bei der Suche nach Mitgliedern des Stiftungsrates halfen mir meine langjährigen Erfahrungen als Regionalpolitiker und meine vielen persönlichen Freunde. Alle Beteiligten waren und sind davon überzeugt, dass es wertvoll ist, wenn altherwürdige Lokomotiven samt Utensilien in ihrer angestammten Umgebung funktionstüchtig erhalten werden können.

Die Gründungsmitglieder des Stiftungsrates waren Andreas Heinemann (Windisch), Daniel Knecht (Windisch), Heinz Mettler (Wollerau), Jürgen Meyer (Dürnten), Martin Schatzmann (Eschenbach SG), Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg (Windisch), Otto Suhner (Bözberg) und Gregor Tomasi (Brugg).

Bekanntlich kreuzten sich in Brugg schon die römischen Strassen von Aventicum nach Turicum und von Augusta Raurica nach Vindonissa. Heute sind es die Bahnlinien von Ost nach West und von Nord nach Süd. Um diesen Knoten entwickelte sich ab 1875, wie von mir in den «Brugger Neujahrsblättern» 2012 beschrieben, ein Eisenbahnbetriebszentrum.

Für mich galt es, zuerst einmal die SBB von meinen Ideen zu überzeugen. Dabei half mir sicher, dass in der alten Remise (Baujahr 1892) schon lange Dampflokomotiven von SBB Historic und vom Verein Mikado standen. Den Rundlokschuppen (Baujahr 1912), den klassischen Abstellort für Dampflokomotiven, fanden wir völlig zweckentfremdet vor. Er wurde als Lagerort für eisenbahntechnische



Utensilien und als Einstellraum für Dienstfahrzeuge verwendet. Leider wurde der Unterhalt so vernachlässigt, dass man sich in diesem sehr schönen Flachdachgebäude wie in einer Tropfsteinhöhle fühlte.

Hier musste mächtig Hand angelegt werden. Das war alleine unmöglich zu bewerkstelligen, aber im Kreis der Lokführer wurde ich bald fündig. Offenbar hat sich mein Herzblut auf meine Kollegen übertragen, denn sie halfen unermüdlich mit. Die grosse Begeisterung für die Sache spüre man gut, bestätigen mir immer wieder Besucher. Es war mir immer wichtig, dass die Kameradschaft nie zu kurz kam und alles im Einklang mit unsern Partnerinnen geschah. Ich dachte, am besten binden wir sie auch gleich in die Verantwortung mit ein. Dank ihnen machte die Arbeit noch mehr Freude, denn sie sorgten stets für eine gute Stimmung und legten insbesondere dort Hand an, wo es um Sauberkeit, Ordnung, Schönheit und praktische Details ging.

### Verschiedene Bau- und Renovationsarbeiten

Schon bald interessierten sich Leute für unsern Bahnpark, obwohl wir noch lange nicht so weit waren, dass man den Besuchern etwas Fertiges zeigen konnte. Daran merkte ich, dass wir auf dem richtigen Weg waren. Unser Ziel war es, das Rundloksdepot zu entrümpeln und so herzurichten, dass man Lokomotiven gegen eine Gebühr einstellen kann. Die Lokomotiven werden von andern Organisationen wie SBB Historic, Verein Mikado, Dampfgruppe Zürich und Verein Seetalkrokodil unterhalten und gepflegt. Wir von der Stiftung sind ausschliesslich für die gesamte Infrastruktur und die Liegenschaft zuständig.

Dies alles musste natürlich finanziert werden. Manchmal kam ich mir vor wie ein Unternehmer, wenn ich auf Sponsorensuche ging oder die Einnahmen aus der Vermietung und den Spenden

zusammenzählte. In den vergangenen zehn Jahren wurden rund 800 000 Franken in den Unterhalt investiert, unsere Arbeiten natürlich nicht eingerechnet.

### Das Flachdach

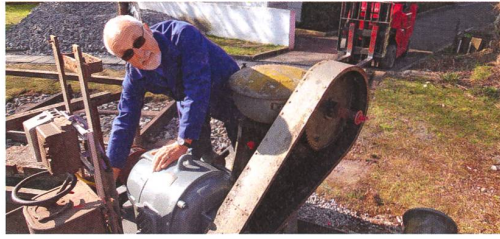
Es brauchte zähe Verhandlungen mit SBB Immobilien, die uns das Depot zur Nutzung überliess, damit die Restauration des über hundertjährigen Flachdachs abgeschlossen werden konnte. Hoffentlich lässt uns das jetzt für einige Jahre in Ruhe.

### Die Vorgeleise

Vor den Depottoren mussten über hundert Eisenbahnschwellen ausgewechselt und rund sieben Meter Geleise neu befestigt werden. Die alten rostigen Schienennägel konnte man von Hand aus den verfaulten Holzschwellen ziehen. Sie gaben den wohl langsam daherfahrenden Lokomotiven keinen sicheren Halt mehr. Das Einschottern und das Richten der Geleise überliess man der Firma Vanoli aus Zofingen, die uns schliesslich die gesamten Arbeiten sponserte.

### Die Westwand

Der 1912 erbaute Rundlokschuppen sollte dereinst um weitere fünfzehn Lokstände erweitert werden. Deshalb baute man an der Westseite nur eine einfache Kalksandsteinmauer. Die Wetterseite behagte der Mauer nicht, sie verwitterte stark und musste saniert werden. Die Idee, eine Blechprofilabdeckung anzubringen, war auch für die SBB-Denkmalschutz-Fachstelle eine akzeptable Lösung. Das Generalunternehmen Arigon aus Zürich (zuständig für das Sportausbildungszentrum Mülimatte) übernahm diese Kosten. Ein weiterer Glücksfall in unserer Geschichte.



### Die Drehscheibe (Drehbühne)

Unser grösstes Sorgenkind war die Drehscheibe. Hier wurde in den letzten fünfzig Jahren nicht mehr viel erneuert, sodass mir dieser «Brocken» ziemliches Bauchweh bereitete. Als Erstes suchte ich nach einer Stahlbaufirma, die dieses Werk, wohl im Jahre 1902 von der Giesserei Bern erstellt, revidieren und uns zu akzeptablen Konditionen eine Sanierung offerieren konnte. Dass die grossen finanziellen Aufwände nicht von uns zu bewältigen waren, war mir schon klar. Eine Anfrage beim Kanton Aargau, uns bei diesem Vorhaben zu unterstützen, stiess auf offene Ohren. Der Swisslos-Fonds übernahm den grössten Betrag von über 150 000 Franken. Das hat uns motiviert, die Ziele unserer Stiftung weiterhin hartnäckig zu verfolgen. Die Firma Nencki (Stahlbau, Langenthal), die Firma Jäggi (Maurerarbeiten, Brugg) und die Firma Knecht

(Belagsarbeiten, Brugg) führten diese Arbeiten aus und schickten uns grosszügig abgerundete Rechnungen. Bei diesen Arbeiten kamen die beiden ehemaligen Drehscheibenlaternen wieder zum Vorschein. Sie geben der Drehscheibe ein komplettes Aussehen, schöner, als ich es früher je gesehen hatte. Etwas möchte ich noch erwähnen: Die Mechaniker, die noch wussten, wie man eine solche Drehscheibe repariert, waren schon lange pensioniert. So suchten die beiden jungen Mechaniker die Telefonnummern der ältern hervor. Diese «Oldies» haben mit ihren Tipps und ihrem Fachwissen den jungen Männern geholfen, die Anlage wieder auf Vordermann zu bringen. Sie funktioniert bestens!

### Unsere Vitrinen

Wunderschöne Leihgaben von Personen, die uns wohlgesinnt sind, sollten würdig ausgestellt werden. Hierzu erstellten wir zwei prächtige Vitrinen, die nun alle aufgearbeiteten Laternen, Schilder, Geschwindigkeitsmesser, Ölkännchen und vieles mehr staubgeschützt beinhalten. Umrahmt sind diese Vitrinen durch Ahnentafeln von Lokheizern und Lokführern aus dem Anfang des letzten Jahrhunderts: Selbstverständlich gab es da kein Konterfei. Ein Lokführer hatte einen Zwirbelschnauz zu tragen. Ein Schnauzloser hätte damals bei den Kollegen keine Akzeptanz erfahren.

### Die Besucherterrasse

Mitten in der Ausstellungshalle befindet sich unsere Apérobühne, ein ehemaliger Lagerplatz, der sich vorzüglich für einen Blick auf unsere Lokomotiven eignet. Die Firma Sika Betoninstandsetzung Aarau sponserte uns einen neuen Bodenüberzug vom Feinsten.

Das Gelände dieser drei Meter hohen Bühne befand sich früher beim Bahnhof Zürich Letten und





ist aus wertvoll verziertem Gusseisen. Diese Geländerstützen waren von den SBB im Bahnhof Wassen eingelagert. Ich scheute keinen Aufwand und verhandelte lange und intensiv mit der Fachstelle SBB Denkmalschutz, damit wir diese Rarität zu uns holen konnten.

### Bau eines Krans

Damit die zahlreichen Signale und weitere Betriebsgegenstände der Bahn revidiert werden können, nutzen wir eine Bühne im Werkstattraum. Diese sogenannte Signalwerkstatt musste mit einem Kran erschlossen werden, denn Eisenbahnteile sind immer schwer. Diese einfache, aber sichere Hebeeinrichtung schont unsere Rücken und passt sehr gut zur Werkstätte.

### Revision der Signale

Im Werkstattraum warten Dutzende von Ventilen, Signalen und Steuerelementen darauf, Besuchern erklärt und vorgeführt zu werden. In unzähligen Stunden haben wir uns der Aufarbeitung dieser Signalmittel angenommen, heute haben wir eine fast komplette Sammlung von mechanischen Signalen. Die ältesten datieren ursprünglich aus der Zeit von 1869, die sogenannten Hipp'schen Wendscheiben, deren Erfinder ein Uhrmacher war.

### Die Beleuchtung

Moderne Quecksilberdampflampen und Fluoreszenzröhren, aber auch energiefressende Halogenlampen unterschiedlichster Art erhellten den historischen Raum. Das war keine Augenweide und auch gar nicht mit den neuen Erkenntnissen von Stromsparen zu vereinbaren. Auch hier half der Zufall weiter: Eine Beleuchtungsfirma aus dem Bernbiet wollte Werbeaufnahmen für ihre Produk-



te in unserem Depot machen. Bald habe ich mich zu diesem Thema mit dem Firmenchef unterhalten, der ein solches Anliegen geradezu als Herausforderung für die Designabteilung entgegennahm. Die Firma Licht und Raum aus Ittigen (Bern) machte uns ein sehr vorteilhaftes Angebot, dem wir kein besseres entgegenstellen konnten. Die Industrielampen aus den Dreissigerjahren passen vorzüglich in die Halle.

### Die Uhr

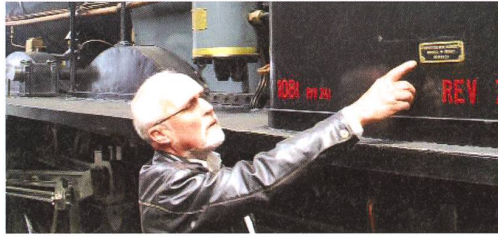
Mir war wichtig, dass man eine funktionierende Uhr in unserem Museum vorfindet. Moderne Uhren hätte ich zuhauf haben können, aber eine antike Bahnhofsuhr ist eine Rarität. Der Zufall wollte es, dass mir ein Fahrgast bei einem Gespräch während einer Dampflokfahrt mitteilte, dass noch eine zu haben wäre. Ihr Zustand sei allerdings nicht mehr der beste. Seine Frau würde mir sicher noch etwas dafür bezahlen, wenn ich sie abhole, meinte er mit einem Augenzwinkern. Das musste man mir nicht zweimal sagen! Die vielen Stunden für die Revision habe ich nicht bereut. Heute hängt die Uhr an der Wand im Bahnpark. Es ist die ehemalige Bahnhofsuhr von Zürich Giesshübel, die mit beiden römischen Zifferblättern im 30-Grad-Winkel zu den Lokomotiven zeigt.

### Blick in die Zukunft

Sorge bereiten könnte uns, dass die Nachfolge von Dampfspezialisten fehlt, da in der Computerwelt diese Antriebsart nicht mehr opportun ist. Wir müssen daher unsern Nachwuchs sorgfältig suchen und umwerben.

Es harren noch weitere Projekte auf die Vollendung, aber diese sind nicht existenziell. Gerne nehmen wir Spenden auf das Postkonto 60-770933-3 entgegen. Man kann sie sogar von der Steuer abziehen.





## Besucher und Führungen

2008 gab es 15 Anfragen mit insgesamt 180 Personen für Führungen, die ich gerne selbst übernahm. Offenbar gefiel das den Leuten so sehr, dass für das Jahr 2009 30 Anfragen mit 752 Anwesenden resultierten. Ab 2010 stieg die Zahl der Anfragen für Führungen bis zum Jahre 2014 auf 52 mit über 1400 Personen. Die Führungen werden meist durch mich geleitet, aber auch von Kollegen der verschiedenen im Bahnpark eingemieteten Vereine.

Die vielen Erlebnisse, die ich in meinen 41 Jahren als Lokführer hatte, gebe ich an Führungen gerne zum Besten. Die Besucher scheinen das zu schätzen, jedenfalls werde ich oft als Museumsführer verlangt. Gerne möchte ich noch von einigen Besuchererlebnissen erzählen:

\_ Eine chinesische Reisegruppe schaute sich mit strahlenden Gesichtern unser Depot an. Als sie bei unserem Schienenvelo angelangten, war die Begeisterung gross: Jedes Mitglied dieser Gruppe setzte sich darauf und fuhr ein paar Meter zur Drehscheibe hin und zurück. Da wurde fotografiert und gelacht, ja man setzte sich sogar regelrecht in Szene! Der restliche Teil der Führung war nur noch unbedeutend, der Dank an mich umso grösser.

\_ Freude bereiten mir immer wieder Kindergartenkinder und Schulklassen. Kinder wirken so natürlich und wollen alles anfassen, obwohl ich warne, dass Dampfloks Spuren hinterlassen. Diese befinden sich nachher meistens an den Kleidern und vor allem an den Händen. Wenn ich erkläre, dass die Loks mit Steinkohle beheizt werden, strahlen ihre Augen. Sie kennen Holzkohle für den Grill, der Begriff Steinkohle ist ihnen jedoch fremd. Einmal zeigte ich Schülern ein Stück Steinkohle, worauf mich ein Knabe fragte, ob er es nach Hause nehmen dürfe. Noch bevor ich ihm das Stück in ein Papier einwickeln konnte, war es weg, und zwar im Hosensack des Jungen! Verwundert zeigte er



mir seine schwarzen Hände. Der Lehrerin gab ich nachher ein Kohlestück mit, das dann in der Schule zerkleinert wurde.

\_ Die Brugger Rekruten besuchen den Bahnpark regelmässig, so auch am Freitag, dem 4. Mai 2012, an meinem Geburtstag. Plötzlich versammelten sich die jungen Männer im Halbkreis und gaben ein Geburtstagsständchen zum Besten, was mich sehr freute.

\_ Eine Anfrage aus Yokohama von einem Herrn Isao Matsuoka für eine Führung an einem Samstag überraschte mich sehr. Leider war ich an diesem Tag nicht anwesend, aber es klappte trotzdem: Da die Führung auf Englisch sein sollte, konnte ich einen ehemaligen Flugkapitän der Swiss engagieren. Seine technikspezifischen Sprachkenntnisse und sein Engagement bei historischen Dampflokomotiven liessen keine Wünsche offen. Ein Dankeschreiben aus Japan mit Bildern vom Bahnpark Brugg liess nicht lange auf sich warten.

## Tag der offenen Tore

Der Tag der offenen Tore, der ab 2010 jeweils im Juni durchgeführt wurde, zeigte immer wieder, wie sehr Jung und Alt von diesem Ort fasziniert ist. Man zählte jeweils an so einem Sonntag mehr als 1500 Bahnbegeisterte, viele kamen auch aus dem Ausland.

Am 4. Juni 2015 wurde ich im «General-Anzeiger» zitiert: «... So ungefähr um halb zehn Uhr machte es wusch! – und unversehens war das ganze Gelände von einer grossen Menschenmenge bevölkert. Um die Mittagszeit kamen noch mehr und noch mehr. Einfach unglaublich.» Der Journalist Peter Belart weiter: «Ein wesentlicher Grund für den Aufmarsch lag sicher darin, dass zeitgleich die neu in unmittelbarer Nähe zum Bahnpark angesiedelte SBB Historic ebenfalls ihre Türen einem interessierten Bahnpublikum öffnete.»



Mehr Besucher können wir eigentlich nicht verkraften. Neue Lösungen müssen diskutiert werden. Die Professionalisierung unseres Museumsbetriebes würde in zweierlei Hinsicht scheitern: Erstens müsste mit einem grossen Kostensprung gerechnet werden, da wir hier alle ehrenamtlich arbeiten. Zweitens befindet sich der ganze Bahnpark innerhalb des Betriebsgeländes der SBB. Das bedeutet, dass der SBB-Betrieb nicht gestört werden darf und immer sicherheitsrelevante Personen anwesend sein müssen. Als ehemalige Lokführer können wir das natürlich garantieren.

Besucher sind auch ausserhalb der offiziellen Besuchstage willkommen. Sie sollten sich aber vorher anmelden und daran denken, dass in den Räumlichkeiten Aussentemperaturen herrschen. Daher eignet sich vor allem die warme Jahreszeit für einen Museumsbesuch. Anfragen nehmen [info@bruggregio.ch](mailto:info@bruggregio.ch) oder [info@bahnpark-brugg.ch](mailto:info@bahnpark-brugg.ch) gerne

entgegen. Auf Wunsch wird auch ein kleiner Apéro mit Produkten aus unserer Region serviert.

Beliebt ist der Bahnpark auch für Delegierten- oder Generalversammlungen von eisenbahntechnischen Organisationen, aber auch Geschäftsleitungssitzungen schätzen die besondere Atmosphäre und bereichern mit ihrem Besuch unsern Bahnpark. Seit Kurzem kann man sich auch gegen Anmeldung in einem Rottenwagen verpflegen lassen.

Ich weise immer wieder darauf hin, dass unser Museum lebendig ist. Die Lokomotiven sind fahrtüchtig, die Einrichtungen und Geräte in der Werkstatt funktionieren und dürfen angefasst und ausprobiert werden. Dafür muss der Besucher die ab und zu von Staub und Russ geschwängerte Luft in Kauf nehmen, verbunden mit dem Geruch von Schwefel und Petrol. Ein «Fluidum», das garantiert eine Weile an den Kleidern haften bleibt – und süchtig machen kann.

