

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

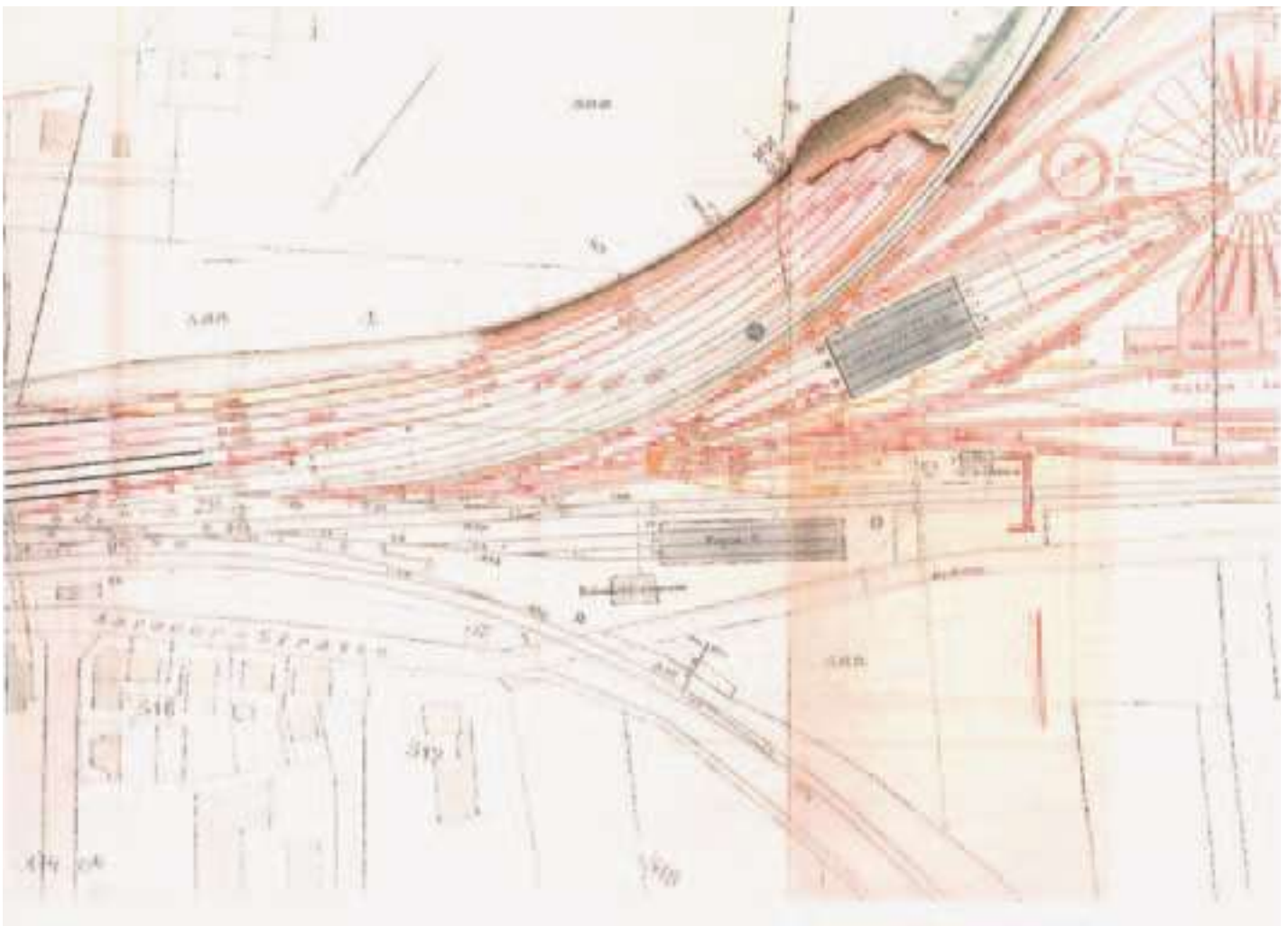
Mit der Erweiterung der Bahnlinie Brugg–Hendschiken 1883 wurde der Druck auf die Pferdetransporte jedoch so gross, dass der Bahn der Durchbruch gelang und immer mehr Güterzüge verkehrten. Die Linie Basel–Bözberg–Hendschiken zum Gotthard erlangte schlussendlich bei der Inbetriebnahme der Gotthardbahn 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 Langloksdepot, allerdings in niedrigerer Dampflokbauphase. 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 Rundloksremise und das im Jahr 1966 abgebrochene Dienstgebäude. Das Rundloksdepot 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 Rundlokschuppen 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 führen – abgebrochen. Diese etwas kürzere Drehscheibe wurde nach dem Bau der zweiten Drehscheibe beim heutigen Bahnpark von 1905 entfernt.



Der Plan der Depoterweiterung von 1909

Rot: Die geplante Depoterweiterung, wurde damals nur z.T. verwirklicht (Grund: Erster Weltkrieg). *Grau:* Die damals schon bestehenden und heute nur noch z.T. vorhandenen Geleise. *Gelb:* Die z.T. abgebrochenen Geleise und Gebäude. Sicht von Brugg her, die Aarauerstrasse führte damals noch über die Basler Ausfahrt mit Barriere. Ein interessantes Detail ist die geplante Fussgängerüberführung (Passerelle) von der Aarauerstrasse her über die Aarauer Bahnlinie zum Unterkunftslokal des Personals.

Das Jahr 1912 darf man als Höhepunkt der Depotanlage von Brugg bezeichnen. Mit über fünfzig in Brugg beheimateten Dampflokomotiven galt sie als Grossdepot. Brugg war damals zuständig für die Depots Aarau, Bremgarten, Wettingen, Koblenz und Bülach. Es arbeiteten zu jener Zeit 157 Mann Lok- und Depotpersonal hier mit einem eigenen Depotchef Eduard Grob (1873–1933), der von 1908 bis 1921 als Stadtrat von Brugg amtierte. Eduard Grob war ein Enkel von Jakob Grob (1811–1882), dem legendären Lokführer der Spanisch-Brötli-Bahn von 1847. Den Sohn von Depotchef Eduard Grob, Lokführer Hans Grob (1907–1976), kannte ich noch persönlich, hatte er doch immer einen Stumpfen mitten im Mund, und seine Witze, die er immer bereithielt, erhellten so manchen trüben Winterabend.

1913 erbaute der Zugförderungs- und Werkstättendienst (ZfW) Kreis III die Rundremise. Sie beherbergte sieben Lokstände zu 20 m Länge, ebenso eine Werkstätte mit Radsatzdrehbank, deren Antrieb von einem Elektromotor über Transmissionen erfolgte. Die zu überdrehenden Achssätze wurden über eine Radsatzabsenkgrube im Geleise 2 unterirdisch zum Geleise 1 befördert, um sie dann mit einem Hebezug wieder auf Schienenhöhe zu bringen. Anschliessend rollte man den Radsatz zur Drehbank. Nach dem Überdrehen der Laufflächen und dem Reprofilieren der Spurkränze nahm die Radsatzachse wieder den umgekehrten Weg zur Lokomotive und wurde eingebunden, ein damals durchaus modernes Verfahren, das heute nicht mehr in gleicher Form angewendet wird.

Damals wurden die Dampflok 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 Dampflok 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 Depotalanlage. 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 Dampflok 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 Rundlokremise, 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 Dampflokführers 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 Depotalanlage um 1914

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

Neubauten im Lokomotivdepot Brugg

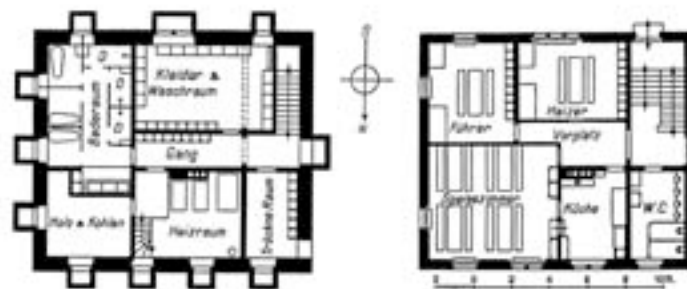
Im Jahre 1892 hatte die ehemalige Nordostbahn in Brugg ein selbständiges Lokomotivdepot errichtet, dessen zwei Remisen A und B Raum (Lageplan Abb.1) boten für die Unterbringung von 17 Lokomotiven der damaligen Abmessungen. Anbauten der Remise A dienten zur Einrichtung einer kleinen Reparaturwerkstätte, 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 Güterzuglokomotiven 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 zugeeilten Lokomotiven stieg dadurch in den letzten Jahren auf 57, von denen täglich 29 Lokomotiven in Brugg über Nacht stunden.

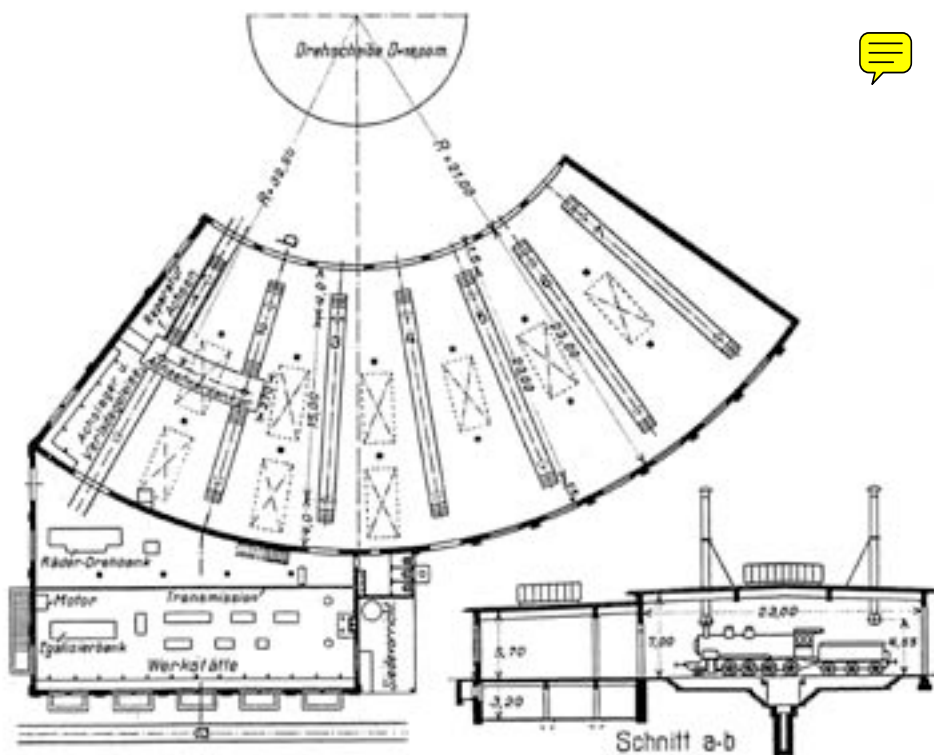
Der vorerwähnte bescheidene Umfang aller Einrichtungen konnte den neuen Anforderungen nicht mehr genügen. Ausser dem Anbau einer etwas geräumigeren Werkstätte im Jahre 1903 war seit der Eröffnung nichts hinzugefügt worden. Täglich musste deshalb eine grosse Anzahl Lokomotiven im Freien übernachten und 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 angebauter 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.