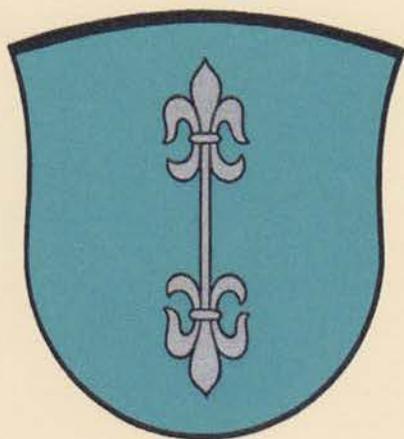


NEUJAHRSBLETT
VON DIETIKON
1968



Neujahrsblatt von Dietikon 1968

21. JAHRGANG

**Die öffentlichen Verkehrsbetriebe
von Dietikon**

**III. Teil
Die Bremgarten - Dietikon - Bahn**

VON DR. P. HAUSHERR UND KARL HEID

**Herausgegeben von der
Kommission für Heimatkunde Dietikon**

BUCHDRUCKEREI OSCAR HUMMEL DIETIKON

Die Bremgarten–Dietikon-Bahn

1902—1952

EISENBAHNGESCHICHTLICHES RUND UM BREMGARTEN

Welche Talschaft hätte nicht ihre Eisenbahngeschichte? Wie viele unter all den Bahnprojekten der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts wurden nie verwirklicht, und wie viele unter den verwirklichten hätten das Licht der Welt nie oder anders erblicken sollen? Solche Fragen beschäftigen uns heute nur mehr aus der Abgeklärtheit des zeitlichen Abstandes, und auch dann liegt ein Schuß mitleidigen Nichtverstehens in unserer Betrachtung. Wie anders war das zur Gründungszeit der helvetischen Eisenbahnen selber! Wie konnte eine echte und tiefe Bewegung eine Gemeinde, eine ganze Talschaft ergreifen, wenn es galt, die Errungenschaft der dampfbetriebenen Eisenbahn einem Landstrich zu sichern. Mit welchem hartnäckigem Optimismus konnte die Sache immer wieder aufgegriffen und trotz aller Rückschläge Enttäuschungen von vorne angefangen werden! Es mag deshalb am Platze sein, die Vorgeschichte des BDB-Unternehmens und damit die Bahngeschichte des aargauischen und des zürcherischen Reußtales überhaupt ein wenig zu erhellen.

VON DER REUSS LÄNGS DER REPPISCH AN DIE LIMMAT

Die Geschichte der Bahnbestrebungen im aargauischen und zürcherischen Freiamt reicht bis in die fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Die «Spanischbrötli-Bahn» Zürich—Baden der «Nordbahn»-Gesellschaft (später «Nordostbahn») hatte im denkwürdigen Jahr 1847 ihre Feuerprobe bestanden und war im Begriff, über Brugg das Aaretal aufwärts in Aarau die Verbindung zur «Centralbahn» herzustellen, die von Basel her durch das

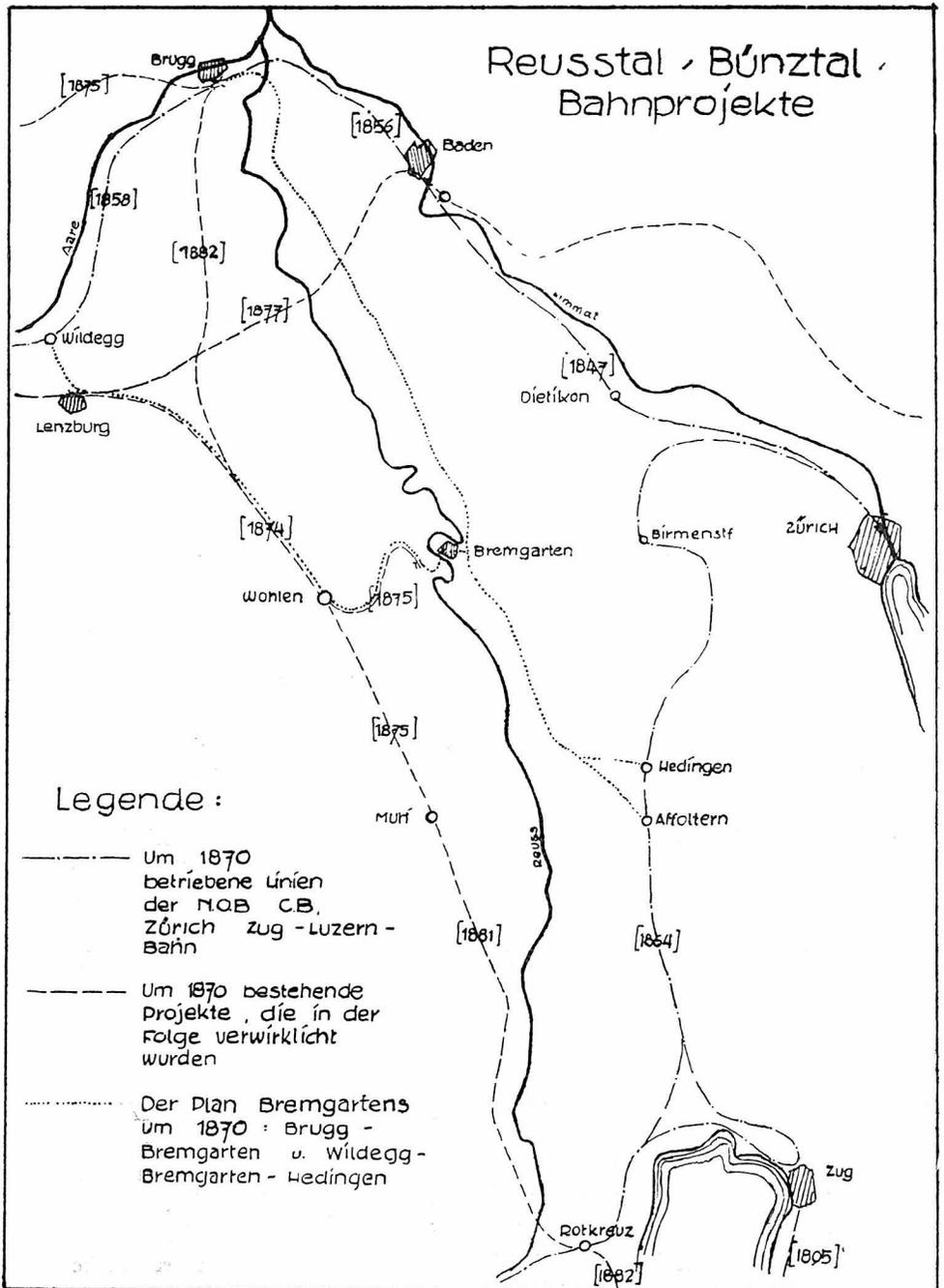


Abbildung 1

Basellandschaftliche gegen den Hauenstein vorrückte und auch schon den bernischen Oberaargau und das solothurnische Aaretal durchfurchte (1856 bis 1858). Im Osten hatte die «St. Gallisch-Appenzellische Bahn» von St. Gallen aus Anschluß an die Nordostbahn bei Winterthur gefunden; im zürcherischen Oberland und längs der ostschweizerischen Seenlinie hatten die «Vereinigten Schweizerbahnen» ihre Zelte aufgeschlagen.

Zu dieser Zeit, da niemand hinter der Entwicklung zurückbleiben wollte, tauchten auch die Projekte auf, welche das Reußtal an das im Entstehen begriffene Eisenbahnnetz anschließen sollten.

Der erste dieser Reußtalbahn-Pläne, eine Bahnverbindung von Bremgarten über Affoltern und den Albissattel (die Baldern) durch das unterste Sihltal nach Zürich, datiert aus dem Jahr 1857. Am 23. März 1857 ergriff der Stadtrat von Bremgarten hierzu die Initiative. Zwei Jahrzehnte zuvor waren die Mutschellenstraße gebaut und durch tiefgreifende Ausbrüche beim «Obertor», am «Bogen» und auf der gedeckten Holzbrücke die Passage für Fuhrwerke wesentlich verbessert worden. Dagegen hatten die Bestrebungen auf Fortsetzung dieser Straße von Bremgarten direkt nach Lenzburg (unter Umgehung von Wohlen) nicht zum Ziel geführt. Auch dem ersten behördlichen Bahnprojekt erging es nicht besser; wohl aber wurden inzwischen die Linien Zürich (beziehungsweise Altstetten)—Affoltern am Albis—Knonau—Zug—Luzern und Knonau—Cham der Bahngesellschaft «Zürich—Zug—Luzern» gebaut (Betriebsöffnung 1864). In Bremgarten trat deshalb an die Stelle des frühern nunmehr das Projekt einer Zweiglinie Hedingen—Bremgarten, durch welche die Verbindung vorab mit Zürich, aber auch mit Zug und Luzern gesichert gewesen wäre. Die Nordostbahn erklärte sich grundsätzlich bereit, diese Linie zu bauen. Unterm 6. Februar 1867 beschloß die Ortsbürgergemeinde Bremgarten an einer Eisenbahn Hedingen—Bremgarten eine Aktienbeteiligung von 400 000 Franken, allerdings unter der sich später als katastrophal erweisenden Bedingung, daß die projektierte Linie gleichzeitig bis Brugg weiter geführt werde. Die Einwohnergemeinde Bremgarten hätte eine weitere Beteiligung von 200 000 Franken übernehmen sollen. Die Nordostbahn aber vertrat den Standpunkt, daß ihre Offerte nur für den Bau einer Eisenbahn von Hedingen bis Bremgarten Bezug habe. Die weitem Verhandlungen scheiterten, und auch dieses Projekt blieb unverwirklicht.

REUSSTAL ODER BÜNZTAL?

Dagegen zeichneten sich andere Möglichkeiten am schweizerischen Eisenbahnhimmel ab. Im Kampf um die erste schweizerische Alpenbahn hatte inzwischen das Projekt einer Gotthardbahn Arth-Goldau—Lugano den Sieg davongetragen, und nachdem der Bau Ende der sechziger Jahre gesichert war, trat das Problem der Zufahrten zu dieser internationalen Linie in den Vorder-

grund. Dabei war zu bedenken, daß die erste Verbindung nach Arth-Goldau von der Linie Luzern—Zug (Rotkreuz) aus gesucht wurde (erst 1897 folgten die Linien Luzern—Immensee und Zürich—Thalwil—Zug—Walchwil—Arth-Goldau).

Der große Agitator der Bahnbestrebungen in Bremgarten war zu dieser Zeit Fürspreh Placid Weißenbach, der nachmalige Direktor der Zentralbahn und erste Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Unter seinem Vorsitz kamen am 24. September 1871 die Abgeordneten der

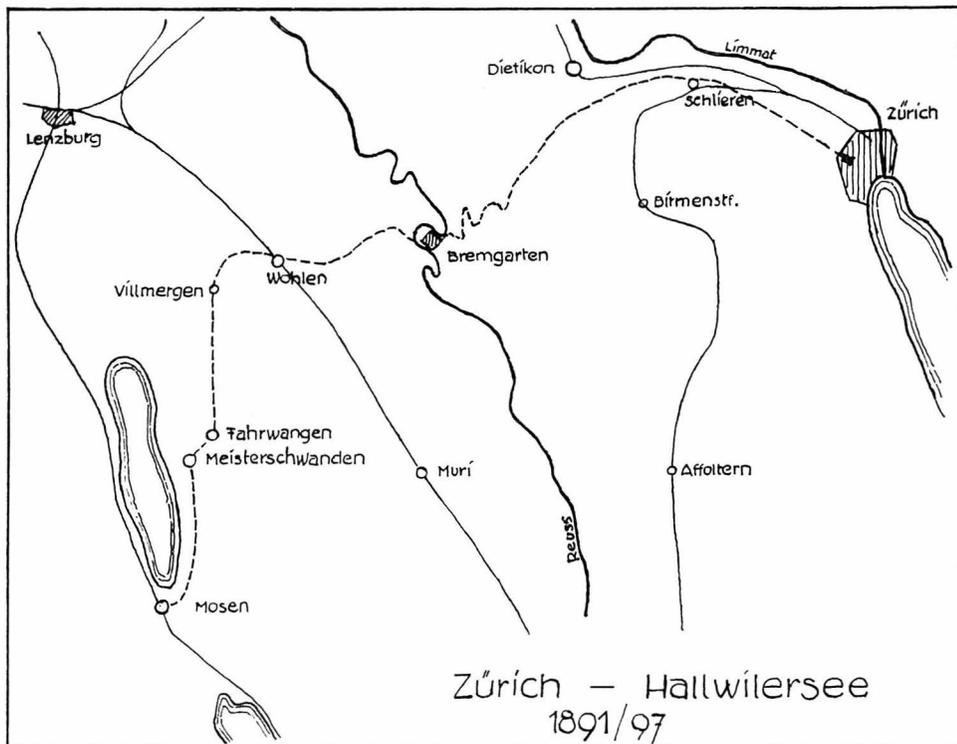


Abbildung 2

aargauischen Gemeinden des Reußtales in Bremgarten zusammen und beschlossen, «mit aller Entschiedenheit für die Anstrengung einer Eisenbahnverbindung von Brugg oder Turgi nach der Eisenbahnlinie Zürich—Zug—Luzern durch das Reußtal einzustehen». Ein Komitee für den Bau einer Reußtalbahn wurde bestellt, Gründungsaktien wurden ausgegeben, ein «Verleger» für die Aktienbeteiligung der Gemeinden bei einer Gesamtbeteiligungssumme von Fr. 1 600 000.— festgesetzt und ein technisches Bauprojekt

bei Ingenieur Lehmann in Solothurn in Auftrag gegeben. Inzwischen war ein anderes Eisenbahnkomitee, dasjenige von Lenzburg—Wohlen, nicht untätig geblieben. Mit ihm wurde zwecks Erstellung einer Zweiglinie Bremgarten—Wohlen—Lenzburg—Wildeggen verhandelt; ebenso wurde sofort mit der Stadt Brugg und mit dem Bezirk Affoltern Verbindung aufgenommen. Bremgarten wäre so durch die Verbindung mit der Linie Zürich—Zug—Luzern, beziehungsweise Rotkreuz—Arth-Goldau—Gotthard, sowie mit der gerade im Bau befindlichen Bözberg-Linie Pratteln—Brugg (Eröffnung 1875), anderseits aber mit der Centralbahn-Linie in Rapperswil ein nicht unbedeutender Eisenbahnknoten im damaligen noch nicht staatlichen schweizerischen Eisenbahnnetz geworden. Am 18. Dezember 1871 bewilligte die Bundesversammlung die eidgenössische und am 30. Dezember gleichen Jahres der aargauische Große Rat die kantonale Konzession.

Auch dieser weitausgreifende Plan sollte nicht Wirklichkeit werden. Zwar fanden anfangs 1872 Unterhandlungen mit der Nordostbahn-Gesellschaft und mit der Centralbahn-Gesellschaft zwecks Übernahme vorerst der Zweiglinie Bremgarten—Wohlen durch diese Gesellschaften statt, die Erfolg zu versprechen schienen. Gleichzeitig trat aber das Exekutivkomitee der «Aargauischen Südbahn» die inzwischen ebenfalls erhaltene Konzession für die Linie Rapperswil—Lenzburg—Wohlen—Rotkreuz an die gleichen Gesellschaften ab. Die durchgehende Reußthal-Linie wurde in der Folge als Ergebnis des Kompromisses zwischen der Nordostbahn- und der Centralbahn-Gesellschaft durch das Bünztalprojekt verdrängt.

DIE EISENBAHN-UNTERNEHMUNG WOHLLEN—BREMgarten

Es begann für Bremgarten also eine dritte «Eisenbahnperiode», deren Ziel bedeutend kürzer gesteckt blieb: der Anschluß Bremgartens an die projektierten Linien der Aargauischen Südbahn, nämlich Rapperswil—Lenzburg—Wohlen (Betriebseröffnung 1874) mit Fortsetzung bis Muri (1875), beziehungsweise Rotkreuz (1881) und Immensee (1882), sowie an die Linie Brugg—Hendschiken (Eröffnung 1882). In Bremgarten trat eine neue gemeinderätliche Eisenbahnkommission auf den Plan, welche in Ausführung einer Übereinkunft des Gemeinderates mit den Gesellschaften der Centralbahn und der Nordostbahn vom 25. Februar 1872 bereits am 3. September 1873 einen Vertrag unterzeichnete, der als wesentliches Vertragsinstrument für die «Eisenbahnunternehmung Wohlen—Bremgarten» bis über die Jahrhundertwende hinaus zu gelten hat. Aus drei möglichen Varianten (normale Spurbreite um 12 Promille Maximalsteigung zu Fr. 1 533 000.—, normale Spurbreite und 15 Promille Maximalsteigung zu Fr. 1 300 000.—, Schmal-spurbahn und 15 Promille Maximalsteigung zu Fr. 883 000.—) wurde die Schmalspurlösung verworfen, weil damit «der geeignete Anschluß für die

Gegenwart» (Anschluß an Normalspur in Wohlen) «und eine passende Fortsetzung für die Zukunft» (der noch immer im Auge behaltene Anschluß an die Reppischtalbahn in Hedingen) verpaßt würden. Die Wahl fiel auf das 2. Projekt, dessen Kostendeckung vertraglich so geregelt wurde, daß

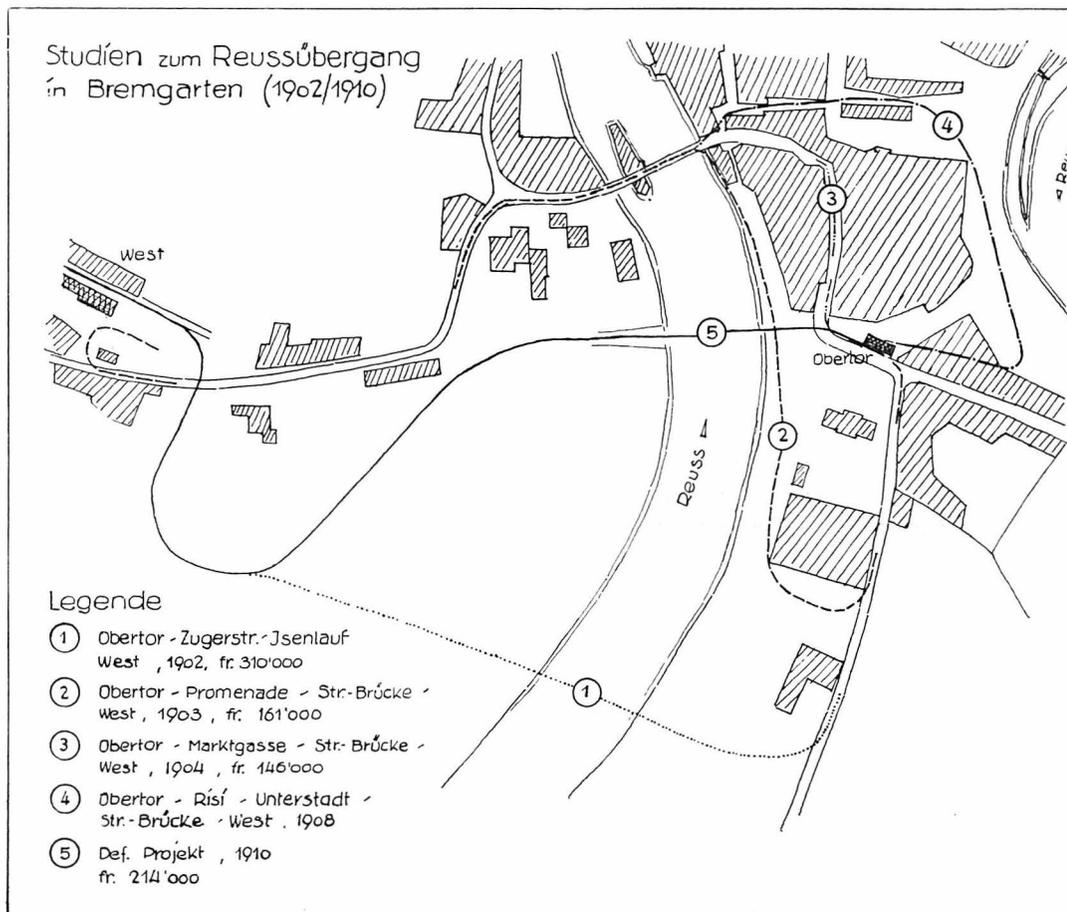


Abbildung 3

die beiden Bahngesellschaften vorab je 500 000 Franken einzuwerfen hatten, während die Gemeinde Bremgarten den Rest in unbestimmtem Umfang aufzubringen hatte, der immerhin auf nicht über 300 000 Franken berechnet wurde. Diese Vertragsformulierung erscheint kühn, sie hat aber im Verlaufe der Zeit ihre Rechtfertigung gefunden, indem die Erstellungskosten inklusive Rollmaterial usw. auf nur Fr. 1 233 409.— zu stehen kamen, so daß sich

die Beteiligung der Gemeinde endgültig (1883) auf Fr. 233 409.— stellte. Die Bahn nahm programmgemäß mit dem 1. Juli 1876 ihren Betrieb auf. Das Fest soll sich aber nicht so froh angelassen haben: «Verschiedene Befürchtungen und ein starker Regen dämpften die Stimmung.»

Wirklich entwickelte sich das Verhältnis zwischen der Gemeinde Bremgarten und den beiden Bahngesellschaften wenig erfreulich. Hieran waren vorab die jährlichen Betriebsdefizite schuld, deren Tragung der Gemeinde zuerst gänzlich und dann zu einem Drittel, beziehungsweise einem Fünftel zugemutet wurde. Im Jahre 1882 übernahm die Centralbahn den Betrieb in alleiniger Rechnung gegen eine Entschädigung pro Zugskilometer. Das jährliche Defizit von zirka 18 000 Franken wuchs damit um weitere 8000 Franken und der gemeindliche Anteil von zirka 3500 Franken auf zirka 5100 Franken im Jahr. Die Gemeinde willigte ein, «im Hinblick auf das neue Eisenbahnprojekt Zürich—Seetal, welches in baldiger Aussicht steht.»

ÜBER DEN MUTSCHELLEN

Zielten schon die ersten Bestrebungen der Gemeinde Bremgarten auf eine Bahnverbindung mit dem zürcherischen Limmattal und vorab mit der Stadt Zürich selber, so brachte die Entwicklung, die zunächst mit der Zweigbahn Wohlen—Bremgarten eine direkte Verbindung mit dem eigenen Kanton schuf und den Güterverkehr mit der Ostschweiz zunächst nur über die «Nationalbahn» (Linie Winterthur—Wettingen—Baden Oberstadt—Lenzburg—Zofingen, Eröffnung 1877), ab 1882 auch über Brugg (Aargauische Südbahn) vermittelte, während der Personenverkehr in der Hauptsache auf die Pferdepост über den Mutschellen angewiesen blieb, diesen Erstlingswunsch nicht zum Verstummen.

In der Produktion und Übertragung des elektrischen Kraftstromes waren mittlerweile große Fortschritte erzielt worden, so daß an den Bau elektrisch betriebener Bahnen gedacht werden konnte. Die neue Konstruktion von Krafttriebwagen, die als Personenbeförderungswagen ausgebildet waren, gestattete wesentlich größere Steigungen und ließ damit den Bau einer Bahn über den Mutschellen zu. Anfangs der neunziger Jahre, nachdem die Firma Escher & Wyß aus Zürich zum Bau des Emaus-Kraftwerkes in Zufikon geschritten war und auch die alte Bruggmühle sich anschickte, elektrische Energie zu erzeugen, nahm die Idee konkretere Gestalt an. Im Jahre 1891 erstellte Ingenieur Unmuth von Zürich-Enge ein erstes Projekt für eine elektrische Straßenbahn Dietikon—Bremgarten, welches von E. Locher in Zürich auf Veranlassung des Gemeinderates Bremgarten weiter gefördert wurde. Letzterer wirkte ab 1893 als «Initiativ-Comité» und blieb sehr tätig. Auf Grund einer Konferenz wurde im März 1894 die Straßenbahn von Zürich (Kopfstation beim Centralfriedhof an der Stadtgrenze) über Alt-

stetten—Schlieren—Schönenwerd—Bremgarten—Wohlen bis Meisterschwanden projektiert, mit einer Zweiglinie Schönenwerd—Dietikon. Ein Konsortium Du Riche-Preller legte zwar 1894/Anfang 1895 ein Konkurrenzprojekt den Regierungen in Zürich und Aarau vor und erwirkte sich das Prioritätsrecht. Aber die Gemeinde Bremgarten ließ sich dadurch nicht abschrecken. Ein

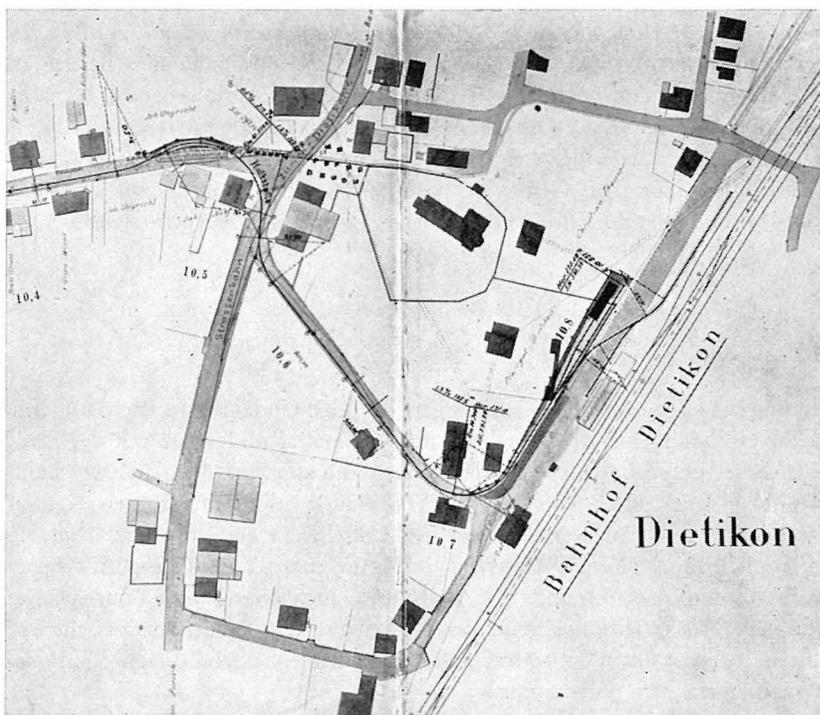


Abb. 4.

Entwurf zur Einführung der BDB zum Bahnhof Dietikon aus der Jahrhundertwende.

«provisorisches Bahn-Comitee Zürich-Fahrwangen» erstattete am 19. August 1895 Bericht an den Stadtrat von Bremgarten, dem ein Projekt der Firma Locher in Zürich zugrunde lag, und woraus ersichtlich ist, daß das Unternehmen zweifach gegliedert gedacht war: «eine Schmalspurbahn Zürich—Bremgarten mit Elektrizität als Betriebskraft; eine normalspurige Bahn mit Dampftrieb Bremgarten—Wohlen—Meisterschwanden» (errechnete Baukosten Fr. 2 148 000.—). Sogar die Fortsetzung der Bahn bis Mosen im Luzernischen wurde angeregt, um dort Anschluß an die Seetalbahn zu erhalten (Linie Lenzburg—Beinwil—Emmenbrücke. Eröffnung 1883, und Fortsetzung Lenzburg—Wildeggen, Eröffnung 1895). Eine Variante zu diesem Projekt bestand darin, daß zwischen Bremgarten Obertor und Bremgarten

West der Straßenverkehr aufrecht erhalten blieb, um die Kosten einer Reuß-überbrückung zu ersparen. Ein zweiter Vorschlag der gleichen Firma wollte jedoch die gesamte Bahnstrecke Zürich—Meisterschwanden schmalspurig und mit elektrischer Kraft betreiben (Baukosten Fr. 2 125 000.—). Außer den geringern Baukosten wurde der wesentlich einfachere und billigere Betrieb dieser Lösung in Anschlag gebracht.

Die Ausführung dieses Planes begegnete verschiedenartigen und nicht unbedenklichen Schwierigkeiten. Einmal erklärte sich Meisterschwanden des-

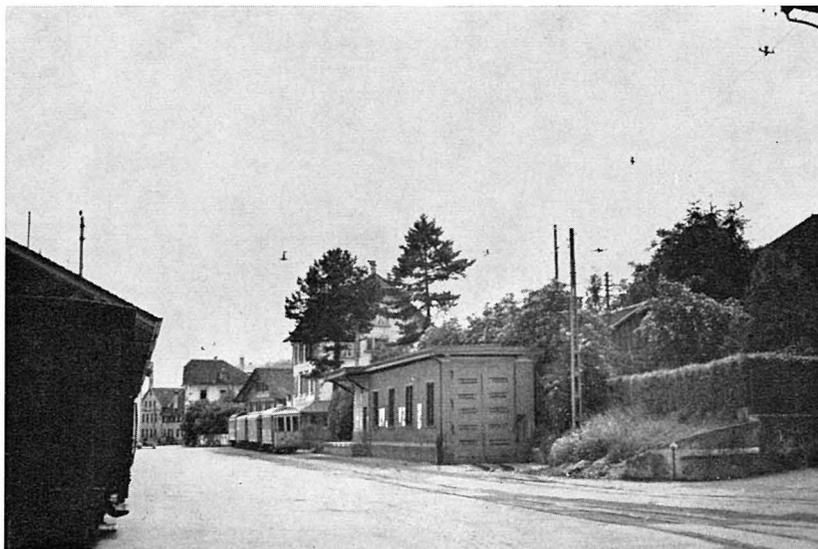


Abb. 5. Station Dietikon 1946.

interessiert, welchen Standpunkt später auch Wohlen und Villmergen vertraten, weil eine andere «günstigere Lösung der Bahnfrage» bevorstehe (sie wurde allerdings erst zwanzig Jahre später mit der Wohlen—Meisterschwanden-Bahn verwirklicht, Eröffnung 1916).

Eine weitere Schwierigkeit erwuchs dem Plan aus einer Begutachtung durch Placid Weißenbach, dem nunmehrigen Direktor der Centralbahn, welcher zum Schluß gelangte, die beteiligten Gemeinden müßten neben der Verzinsung des Baukapitals auch noch ein alljährliches Betriebsdefizit in Kauf nehmen, weshalb große Vorsicht am Platz sei.

Und endlich sperrten die limmattalischen Gemeinden ganz energisch gegen die Lösung, weil sie der Verwirklichung der Straßenbahnen Zürich—Dietikon und Schlieren—Weiningen (Limmattal-Straßenbahn) den Vorzug gaben. Eine Petition dieser Gemeinden vom 11. September 1897 an die Bundesversammlung sprach sich dahin aus, das Projekt des «Bremgarter-Comitees»

sei nicht finanzierbar und nicht lebensfähig; es diene auch in der Hauptsache nur dazu, der Gemeinde Bremgarten neben einer Bergbahn über den Mutschellen eine neue Reußbrücke zu verschaffen! Übrigens werde durch die Limmattal-Straßenbahn die Ausführung der «zweiten Sektion Dietikon—Bremgarten» nicht verunmöglicht. An die Stelle des entmutigten «Bahn-Comitees» war inzwischen wiederum der Gemeinderat Bremgarten persönlich getreten. Er hatte durch die Firma Locher schon im Frühjahr 1896 ein Projekt für eine «elektrische Bahn Zürich—Bremgarten—Wohlen» ausarbeiten lassen, für dessen Planvorlage er von der Einwohnergemeinde am



Abb. 6. Vorkollauration am 15. April 1902.

14. Februar 1897 einen Kredit beschließen ließ. Der Große Rat des Kantons Aargau erteilte zwar am 23. Februar gleichen Jahres die verlangte Konzession; dagegen war diese von der zürcherischen Regierung nicht zu erhalten. Diese erteilte ihrerseits die Konzession für den Bau der Linie Zürich—Dietikon an Du Riche und Konsorten. Am 1. August 1897 ließ der Gemeinderat Bremgarten von der Einwohnergemeinde für einen Bahnbau von Zürich bis Bremgarten-West einen Kredit erteilen von 100000 Fr. à fonds perdu, 200000 Fr. Aktienübernahme, 80000 Fr. Einweisung des Brückenfonds «unter Ablehnung weiterer Beitragsleistungen an die Baukosten der Reußbrücke». Die Schlußnahme erfolgte unter der Voraussetzung der einheitlichen Leitung der ganzen Linie Zürich—Bremgarten—Wohlen durch das

Konsortium Du Riche, sofern dieses in die aargauische Konzession eintreten wollte. Centralbahn und Nordostbahn lehnten eine finanzielle Beteiligung ab, und die Verhandlungen mit dem erwähnten Konsortium zerschlugen sich. Bremgarten beschränkte sich deshalb auf eine Bahnverbindung Bremgarten-West—Bahnhof Dietikon; die zürcherische Regierung erteilte am 10. Dezember 1898 die geforderte Konzession für die Strecke Dietikon-Kantons-grenze, worauf für die ganze Linie Bremgarten-West—Dietikon am 24. Juni

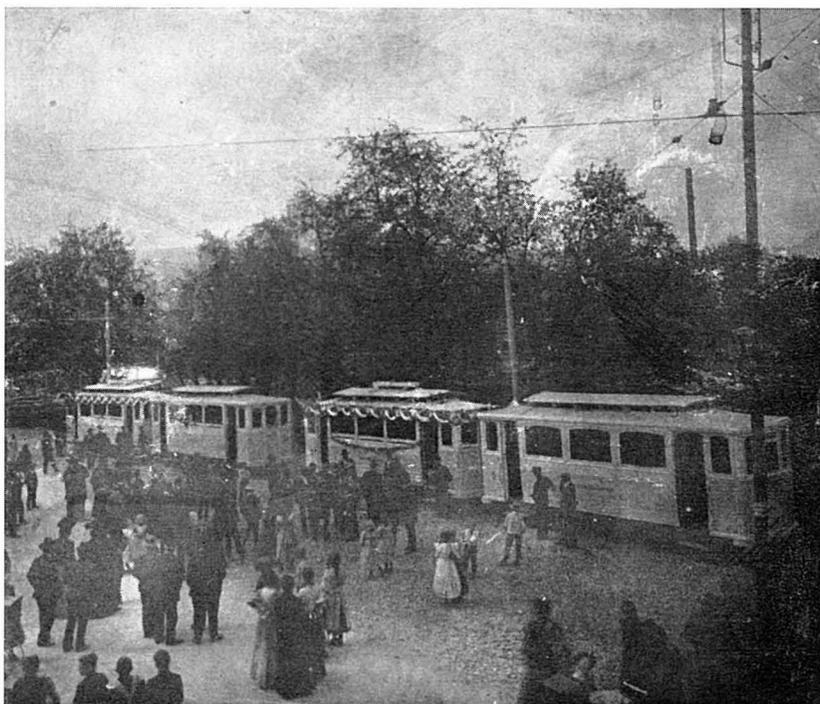


Abb. 7. Der Festzug in Dietikon am 30. April 1902.

1899 auch die Bundeskonzession erwirkt wurde. Als erster Schritt kam der Bau und Betrieb der Linie Bremgarten Obertor—Bahnhof Dietikon in Frage, deren Erstellungs- und Betriebskosten in einem Projekt der Firma Locher & Cie. in Zürich als besonders günstig und finanziell tragbar dargestellt wurden. Der Gemeinderat Bremgarten trat mit Vertrag vom 18. April 1901 sämtliche hinsichtlich dieses Bahnbaus erworbenen Rechte an die «Aktien-gesellschaft Elektrische Straßenbahn Bremgarten—Dietikon» ab, die gleichentags ihre erste Generalversammlung abhielt. Am 1. Mai 1902 erfolgte die Betriebseröffnung der Linie.

ELEKTRISCHE SCHMALSPURBAHN AUF STAATSBAHNSPUREN

Inzwischen war durch Urabstimmung des Schweizervolkes die gewaltige Wellen werfende Bewegung für den «Bahnrückkauf», das heißt deren Verstaatlichung, zu einem positiven Abschluß gekommen (Volksabstimmung vom 20. Februar 1898). Indem nun die beiden Gesellschaften der Nordostbahn und der Centralbahn zusammen mit ihren andern Linien auch ihre Anteile an der «Eisenbahnunternehmung Wohlen—Bremgarten» an den Bund verkauften, kam auch die Gemeinde Bremgarten in die glückliche Lage, ihre bereits längst für rettungslos verloren gehaltene Einlage von Fr. 233 400.— zum Teil wieder herauszubekommen. Am 16. März 1902



Abb. 8. Der Bahnhof Dietikon im Jahre 1902.

wurde mit Rückwirkung auf den 1. Januar gleichen Jahres mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem der gemeindliche Anteil an dieser Bahn um die Summe von Fr. 208 000.— an den Bund kam.

Die Bremgarten—Dietikon-Bahn andererseits blieb Stückwerk, solange die Verbindung Bremgarten-Obertor—Bremgarten-Station (heute Bremgarten-West) unterbrochen blieb oder vielmehr nur mit der Postkutsche überbrückt

wurde. Diese Verbindung zwischen linkem und rechtem Reußufer war schon bei der Anlage der Station Bremgarten-West im Auge behalten und auch in die Projektstudien der Linie Zürich—Bremgarten—Wohlen einbezogen worden. Sie bildete fernerhin mit der Übernahme des Betriebes der für den elektrischen Schmalspurbetrieb umzubauenden Strecke Wohlen—Bremgarten der Schweizerischen Bundesbahnen ein Hauptproblem des jungen Unternehmens, um so mehr, als der Betrieb der «Stammlinie» Bremgarten—Dietikon die Erwartungen übertraf und für die Zukunft eine günstige Entwick-

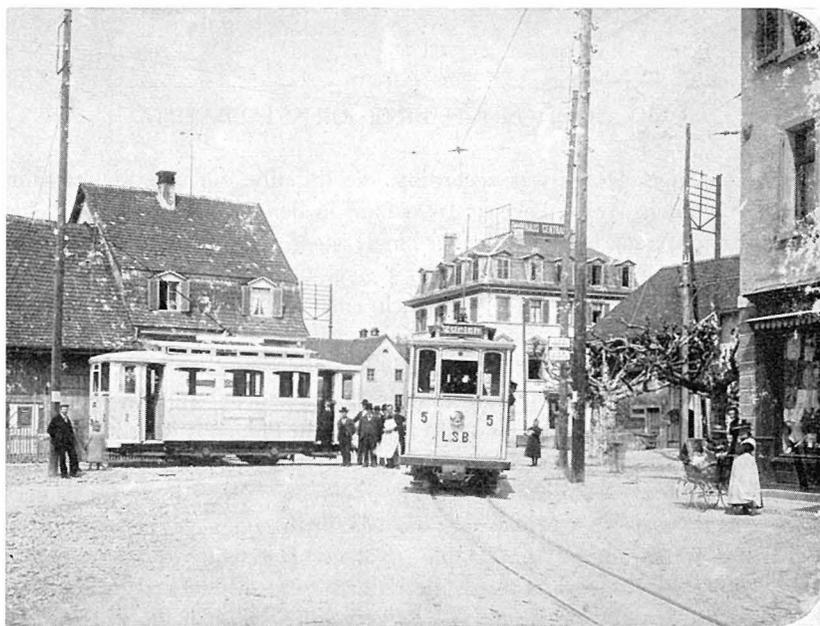


Abb. 9. BDB und LSB auf dem Löwenplatz Dietikon, 1902.

lung versprach. Verschiedene Varianten für die Überbrückung der Reuß wurden ausgearbeitet. An der 9. Generalversammlung vom 2. Juli 1910 wurde endgültig die Überbrückung der Reuß und die Verbindung zwischen Bremgarten-Ost und -West in der heutigen Form beschlossen in einem Kostenaufwand von 214 000 Franken.

Die Lösung war möglich, weil dank der persönlichen Intervention des Präsidenten der Generaldirektion der Bundesbahnen (Placid Weißenbach) die Verhandlungen hinsichtlich der Übernahme des Betriebes der SBB-Strecke Wohlen—Bremgarten durch die Bremgarten—Dietikon-Bahn im Pachtvertrag vom 14. Mai/3. Juni 1910 zu einem glücklichen Ende gebracht werden konnten. Darnach übernahm die Bremgarten—Dietikon-Bahn auf die Dauer

von 35 Jahren diese Strecke und erreichte damit den normalspurigen Güterverkehr Wohlen—Bremgarten-West sowie den durchgehenden schmalspurigen Personen- und Güterverkehr Wohlen—Dietikon (im Jahre 1950 wurde der Pachtvertrag in abgeänderter Form für weitere 35 Jahre erneuert). Am 8. Februar 1912 konnte so der durchgehende Betrieb Dietikon—Wohlen aufgenommen werden. Er brachte, in anderer Form als fünfzig Jahre zuvor erstrebt, die Verbindung der ganzen Talschaft der Reuß und der Bünz mit der als schweizerisches Kultur- und Handelszentrum wirkenden Stadt Zürich, aber auch mit dem industriell überaus stark aufstrebenden zürcherischen und aargauischen Limmattal.

UND DOCH NOCH EINE REUSSTALBAHN?

In den neunziger Jahren war neuerdings die Initiative für eine Reußtalbahn ergriffen worden. Am 9. Februar 1896 fand in der Tonhalle in Zürich eine Eisenbahnkonferenz statt, in welcher eine Liste der Nebenbahnprojekte von gegen fünfzig verschiedenen Linien mit einer Gesamtlänge von zirka 1000 Kilometern vorlag. Hierunter war auch eine Linie Steinmatt—Hausen—Affoltern—Bremgarten, eventuell Mellingen, enthalten. Am 16. Februar 1896 konstituierte sich in Hausen ein Initiativ-Komitee für diese Eisenbahn. Mit der Ausarbeitung des Projektes wurde Herr Ingenieur Unmuth in Zürich betraut, und unterm 22. Januar 1898 wurde beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Konzessionsgesuch für eine Normalbahn Bremgarten—Affoltern—Hausen—Sihlbrugg eingereicht. Die Länge der projektierten Linie war 32,5 Kilometer, die Maximalsteigung 25 Promille, die Baukosten waren auf Fr. 4 300 000.— veranschlagt. Unterm 17. Dezember 1898 wurde die Konzession durch die Eidgenössischen Räte erteilt. Die Verhältnisse wurden aber je länger je schwieriger. Die Sihltalbahn interessierte sich wohl für das Teilstück Sihlbrugg—Hausen, ohne sich jedoch zu engagieren, und auch die Schweizerische Nordostbahn ließ mit Rücksicht auf die angebaute Verstaatlichung der Hauptbahnen die verschiedenen Nebenbahnprojekte fallen. Die Konzession ist dann, nachdem dieselbe nochmals um zwei Jahre, das heißt bis Ende 1902 verlängert worden war, unbenützt dahingefallen.

Aber nochmals erwachten die Bahngeister im Reußtal, als gegen Ende des Jahres 1911 die Arbeiten für den durchgehenden Betrieb Dietikon—Wohlen der Vollendung entgegengingen. Am 14. Januar 1912 fand in Ober-Rohrdorf eine Versammlung der an einer Linie Bremgarten—Baden interessierten Gemeinden statt. Die Versammlung bestellte ein Komitee, welchem die zunächst nötigen Vorarbeiten übertragen wurden. In einer am 20. Oktober 1912 in Bremgarten abgehaltenen Sitzung des aus Delegierten der Kantone Aargau und Zürich und der interessierten Gemeinden gebildeten großen

Reußtalbahn-Komitees wurde das provisorische Bahn-Komitee beauftragt, die Arbeiten bis zum Abschluß der Vorstudien weiterzuführen.

Die Firma Locher & Cie. verfaßte darauf ein Projekt einer elektrischen Schmalspurbahn Baden—Bremgarten—Zug, für welches sie einen Kostenaufwand von 4,1 Millionen für das Trasse Baden—Bremgarten—Zug, beziehungsweise 2,9 Millionen Franken für die Variante Baden—Bremgarten—Affoltern errechnete. J. Andeer, Betriebsdirektor der BD, erklärte in einem Bericht dazu die Erstellung dieser Bahnlinie als für die dem Bahnbetrieb noch nicht erschlossenen Reußtalgemeinden lebenswichtig. Der als Gutachter beigezogene Placid Weißenbach, nun bereits im Ruhestand, kam in seinem Bericht vom 1. Juni 1914 jedoch dazu, die Ausführung des Vorhabens für wirtschaftlich zu wenig gesichert zu bezeichnen, so daß diese nicht empfohlen werden könne. Der Plan wurde darauf ad acta gelegt, bei der seither eingetretenen Strukturwandlung im Verkehr wohl endgültig.

Dr. P. Hausherr.



Abb. 10. Die Station Obertor in Bremgarten am Eröffnungstag der Bahn.

DIE BREMGARTEN—DIETIKON-BAHN

Die gute alte Rößlipost über den Mutschellen war altersschwach geworden. Noch in den letzten Tagen ihrer Farten passierte das Mißgeschick, daß bei der Talfahrt nach Bremgarten plötzlich eine Vorderachse brach. So wartete die Bevölkerung mit Spannung auf die neue elektrische Eisenbahn. Bereits am 15. April 1902 wurden die Probefahrten unternommen.

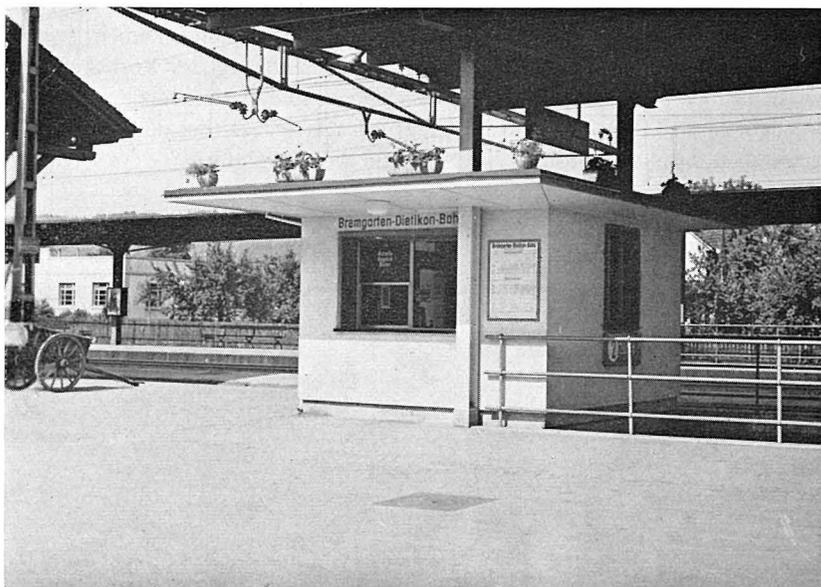


Abb. 11. Das neue Stationshäuschen Dietikon, 1947.

Das Fest der Schuljugend wurde am Montag, den 28. April abgehalten. Eine Gratisfahrt führte die Schüler auf den Mutschellen. Auf grüner Terrasse hatte man sich's bequem und wirtschaftlich eingerichtet. Das Wirtschaftskomitee trat mit Most, Wurst und Brot in Aktion.

Der offizielle Festtag fand am Mittwoch, den 30. April, statt. Schon früh herrschte in Bremgarten reges Leben, das sich immer mehr um den bekränzten Wagen der BDB konzentrierte, um Behörden und Gäste zur Taufahrt mitzunehmen. Um 9.50 Uhr begann die Jungfernfahrt, und Rudolftstetens Kanonen krachten mit einer Extrapulverladung. Dietikon hatte sich ebenfalls festlich herausgeputzt. Hier fanden sich die höchsten Vertreter des Bundes und der Kantone Zürich und Aargau ein. Gemeindeammann Fischer lud die Gäste zu einem frugalen Gabelfrühstück in den «Löwen» ein. Auf der Rückfahrt wurde der Zug auf allen Stationen mit Musik und großer Begeisterung empfangen. Der Abschluß des Festes spielte sich im Schützen-

haus Bremgarten ab, wo der Ehrenwein der Stadt ausgesetzt wurde und der Wirt der «Dreikönigen» ein superbres Menü bereithielt. Die finanzielle Grundlage blieb jahrzehntelang unverändert; ein auf 555 500 Franken bemessenes Aktienkapital war von der Gemeinde Bremgarten mit 250 000 Franken, vom Kanton Aargau mit 125 000 Franken, vom Kanton Zürich mit 50 000 Franken, den Gemeinden Zuffikon mit 15 000 Franken,



Abb. 12. Der Bahnhof Bremgarten bei der Eröffnung am 2. Juli 1959.

Widen mit 5000 Franken, Berikon mit 8000 Franken, Rudolfstetten mit 10 000 Franken, Dietikon mit 15 000 Franken, der Stadt Zürich mit 5000 Franken sowie von Privaten (hauptsächlich aus Bremgarten) mit 72 500 Franken aufgebracht worden. Es mag vermerkt sein, daß auf eine Verzinsung des Grundkapitals zugunsten eines ständig verbesserten Ausbaues des Unternehmens von Anfang an verzichtet worden ist. Dagegen wurden die ursprünglich 199 500 Franken, ab 1912 990 000 Franken (inklusive Hypotheken), ab 1931 1 Million Franken und ab 1949 1,5 Millionen Franken betragenden Fremdgelder jederzeit zum vertraglichen Satz verzinst. Bis zum Jahre 1957 war keine Sanierung oder Stützungsaktion notwendig. Nun aber erfolgte eine Geschäftsbetriebssanierung, und heute wird die technische Sanierung vorgenommen, da die Bahn aus eigenen Kräften nicht mehr imstande ist, die benötigten großen Summen an Geld herauszuwirtschaften.

RUND UM DEN BETRIEB

Das Unternehmen wurde 1902 mit einem Personalstab von einem Direktor (Ingenieur J. Beringer, früher an der Uetliberg-Bahn) und 13 Beamten und Angestellten eröffnet. Zu seiner Verfügung standen zunächst drei, dann fünf zweiachsige Personenmotorwagen, drei ebensolche Personenanhängewagen, drei K- und zwei L-Wagen. Der Weg zwischen Bremgarten und Dietikon wurde in jeder Richtung siebenmal werktags und 16 Mal sonntags zurückgelegt. Gegenüber den rund achttausend Passagieren der frühern Pferdepost



Abb. 13. Neuer Triebwagen im Jahre 1947 in Dietikon.

über den Mutschellen bedeutet die Zahl von 81 500 beförderten Personen in den acht Monaten des ersten Betriebsjahres gewiß eine respektable Leistung. Der Güter- und Viehtransport dagegen blieb für Bremgarten in der Hauptsache auf die SBB-Linie Wohlen—Bremgarten konzentriert. Die nächsten Jahre brachten eine zwar gewiß nicht «stürmische», aber doch stetige Zunahme des Verkehrs und damit verbunden eine Verbesserung der Leistung (besseres Platzangebot) infolge Anschaffung weitem Rollmaterials, größere Fahrplandichte). Es mögen unter den «Akquisitionen» besonders

erwähnt sein die beiden «Sommerwagen», die Lieblinge der Schuljugend und andern reisefreudigen Publikums an schönen Sommertagen; ein der «AG Löwenbräu Dietikon» gehörender Biertransportwagen (1907); drei der PTT gehörenden Postanhängewägelchen (1910/12; eine ihrer hervorstechenden Eigenschaften bestand darin, daß sie notfalls auch ohne Räder und Achsen hinter dem Zug hergeschleift werden konnten!).



Abb. 14. Draisine der Station Dietikon. Ein umgebauter alter Motorwagen.

Mit der pachtweisen Übernahme der Strecke Wohlen—Bremgarten von den SBB wurde verständlicherweise eine entsprechende Erweiterung des gesamten Apparates notwendig. Die Zahl der Beamten und Angestellten schnellte auf 39 hinauf. Drei nun vierachsrig gewordene Motorwagen (darunter einer, welcher an der Landesausstellung 1914 in Bern allgemeine Bewunderung

erweckt haben soll), ein vierachsiger und drei zweiachsige Personenanhängewagen, vier K- und zwei L-Wagen sowie eine Güterzugmaschine vervollständigten den Wagenpark. «Hoflieferanten» waren und blieben auch in Zukunft für den elektrischen Teil die Maschinenfabrik Oerlikon und für den wagenbaulichen Teil die Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren. Die Betriebsleistungen stiegen vom Vorjahr wie folgt: beförderte Personen 350 500 (158 000), Gepäck- und Gütertonnen 18 200 (5500), Zugskilometer 170 000 (82 000), Achskilometer 1 001 000 (312 000), Betriebs-einnahmen 200 600 (100 400), Betriebsausgaben 149 700 (72 400).

Die Jahre der Grenzbesetzung 1914/18 sehen das Unternehmen unter den «Kriegsgewinnlern», wobei allerdings zu sagen ist, daß die günstige Entwicklung auch in der Nachkriegszeit bis zum Kriseneinbruch der dreißiger Jahre unentwegt anhielt. Entsprechend erkennen wir eine Vervierfachung aller Leistungen und Aufwendungen, die ihrerseits neues Rollmaterial (1921/1922) zwei großräumige Anhängewagen, die aus Sommerwagen in der eigenen Werkstätte umgebauten «Belgier»; 1928 und 1932 zwei nochmals leistungsfähigere Personenmotorwagen) erforderlich machten. Die darauffolgenden Krisenjahre der gesamten Weltwirtschaft drückten dann allerdings auch den Betriebsergebnissen unseres Unternehmens den Stempel auf; es stellte sich ein Rückgang in allen Betriebssparten ein, welcher an der Substanz des Unternehmens zehrte, und welcher die Gefahr der Stützungsbedürftigkeit in bedrohliche Nähe rückte. Das Landesausstellungsjahr 1939 und insbesondere die nachfolgende Aktivdienstzeit wendeten das Bild jedoch gründlich, und auch die dem Kriegsende folgende unverhoffte Wirtschaftsblüte des Landes fand in den Betriebsergebnissen der Bahn ihren beredten Niederschlag. Nach Transportleistung wurde im Jahr 1948 das eine eben-solche Spitze darstellende Jahr 1930 wiederum erreicht, in Geldwert den inzwischen veränderten Valutaverhältnissen entsprechend überschritten. Diese Entwicklung machte es der Leitung des Unternehmens relativ leicht, im Jahre 1945 die Anschaffung dreier neuer Personenmotorwagen neuzeitlicher Konstruktion und 1947 dreier ebensolcher Personenanhängewagen zu beschließen, die je zwei Jahre später dem Betrieb übergeben werden konnten.

Das wagenbauliche Programm läßt sich wie folgt zusammenfassen:

| | |
|-----------|---|
| 1902 | 3 Personenwagen Ce 2/2, je 2 Motoren zu 35 PS 3 zweiachsige Personenanhängewagen 2 geschlossene (K) und 3 offene (L) Güterwagen |
| 1903—1911 | 2 gleiche Personenmotorwagen (Motoren zu 45 PS) 1 Personenanhängewagen (der «Genfer») die bereits erwähnten Spezialfahrzeuge |

- 1912 3 Personenmotorwagen Ce 4/4, je 4 Motoren zu 80 PS
 1 vierachsiger und 3 zweiachsige Anhängewagen (letz-
 tere 1945/46 mit einer dritten Achse versehen)
 1 Normalspurlokomotive Ec 2/2
 4 K- und 2 L-Wagen
- 1915—1936 2 Personenmotorwagen Ce 4/4 (Motoren zu 90 PS)
 6 vierachsige Personenanhängewagen (zum Teil Umbau
 alter Fahrzeuge)
- 4 K-Wagen, 1 Post- und Gepäckwagen
- 1947—1949 3 Personenmotor- (Großraum-) wagen Ce 4/4 (Motoren
 zu 115 PS)
- 3 Personenanhänge- (Großraum-) wagen
- 1954 und 1957 2 Rollschemele, wodurch Wagen der SBB auch auf der
 BDB benutzt werden können.
- 1967 1 Diesel-Elektro-Dienstfahrzeug.
 Das Rollmaterial der Zukunft, welches bereits in Auftrag
 gegeben wurde.



Abb. 15. Diesel-Elektro-Dienstfahrzeug.

Auf der kurvenreichen Strecke der BDB, welche zudem ein Gefälle von 60 Promille aufweist, wurde als günstigste Zugeinheit ein dreiteiliger Doppelgelenktriebwagen BDe 8/8 gewählt. Der Grundriß dieser Zugeinheit ist aus dem Typenbild V ersichtlich und ergibt ein Fassungsvermögen von:

| | |
|---|-----------------|
| Sitzplätze im Raucher-Abteil | 56 |
| Sitzplätze im Nichtraucher-Abteil | 41 |
| Klappsitze | 8 |
| | 95 |
| Stehplätze | 105 Sitzplätzen |
| Totales Fassungsvermögen | 200 Personen |

Neben den Fahrgasträumen ist im Mittelteil ein Gepäckraum mit sieben Quadratmetern Grundfläche für die Beförderung von Gepäck untergebracht. Der Gelenktriebwagen kann als Zugeinheit oder in Vielfachtraktion, zusammengekuppelt mit weiteren Gelenktriebwagen, fahren. Dank des kleinen Radstandes können Kurven bis zu einem Radius von 30 m geräuscharm durchfahren werden.

VOM TRASSE UND VOM HOCHBAU

Die BDB war ursprünglich als Straßenbahn in den vorhandenen Straßenkörper verlegt worden. Das erschien nicht besonders schlimm, solange der Motorfahrzeugverkehr nicht vorhanden oder doch noch recht unbedeutend war. Mit der Zunahme des motorisierten Verkehrs ergaben sich jedoch vielfache Unzukömmlichkeiten. Vor allem erwies sich die Straße im Querprofil als ungenügend. Dazu kam, daß das Trasse auf der ganzen Strecke zwischen Bremgarten-Innerort und Dietikon-Innerort neunmal die Straßenseite wechselte. Aber nicht nur der Unterhalt des in die Straße verlegten Bahntrasses gestaltete sich bedeutend kostspieliger als dies bei eigenem Bahnkörper der Fall gewesen wäre, sondern die Bahngesellschaft hatte nach den kantonalen Konzessionen auch noch den Straßenunterhalt überhaupt, in der Folge also für die liebe Autokonkurrenz, zu besorgen! Das hauptsächlichste Bemühen der BDB ging in der Folge deshalb dahin, sich von dieser Unterhaltspflicht zu befreien und das Trasse auf einen eigenen Bahnkörper zu verlegen. Diese Bemühungen waren ab 1931 von Erfolg gekrönt, als der Kanton Aargau den Umbau der Mutschellenstraße an die Hand nahm und der BDB einen von der Straße durch Stellstein abgetrennten Bahnkörper zur Verfügung stellte. Ihm folgte 1939 der Kanton Zürich durch den Umbau des Straßenstückes Reppischbrücke—Hohnert. Von da weg sind nur mehr die Streckenteile Bremgarten-Innerort, Rudolfstetten-Innerort und Hohnert-Dietikon in die Straße verlegt (bei einer Betriebslänge von 19 Kilometern also noch zirka 2,8 Kilometer oder zirka 14,7 Prozent), so daß der Charakter

der frühern Straßenbahn in denjenigen einer Überlandbahn Wohlen—Dietikon gewechselt hat.

Ab 1942 führte die Baudirektion des Kantons Zürich Studien durch zur Verlegung des Trasses der BDB zwischen der Haltestelle Reppischhof und Dietikon-Innerort an die Reppisch (Wiesental-Projekt), bei dessen Verwirk-

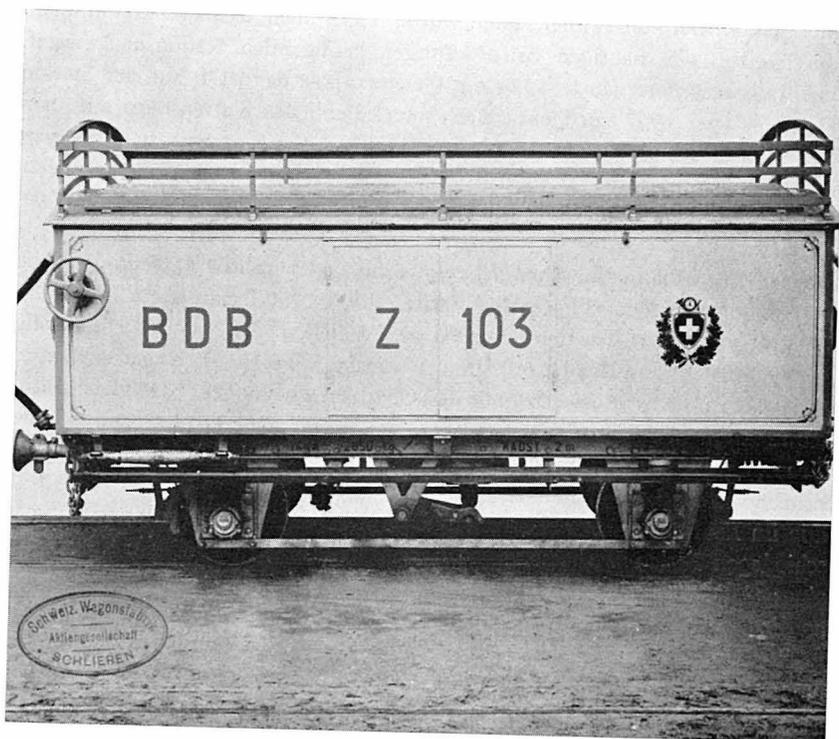


Abb. 16. Postwagen aus dem Jahre 1909.

lichung nicht nur die Steigung des Hohnert umgangen, sondern auch an die Stelle des Niveauüberganges beim Reppischhof eine Straßenunterführung treten und die Bremgartnerstraße in Dietikon entlastet würde. Das Projekt wurde 1945 zum baureifen Abschluß gebracht, mußte aber inzwischen auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden, weil die hierfür erforderlichen Mittel (1945 mit 2,3 Millionen errechnet und in der Hauptsache aus Arbeitsbeschaffungskrediten finanziert) zurzeit nicht aufgebracht werden können. Dagegen unterliegt jetzt ein Projekt der Beratung, wonach das Trasse der BDB auch auf dem Gebiet der Gemeinde Dietikon so weitgehend als möglich von der Straße abgetrennt werden soll.

Ähnliche Bestrebungen verfolgen in Bremgarten-Innerort den Zweck, die beiden vorhandenen Niveau-Übergänge der großen Durchgangsstraße zu

beseitigen, im Zusammenhang mit der Verlegung der Bahnhofanlage gemeindeauswärts an die Zürichstraße und der technischen Zusammenlegung mit der im Jahr 1923 erstellten Depotanlage. Die Ausführung dieses Projektes dürfte die bauliche Weiterentwicklung des Unternehmens in der zweiten Jahrhunderthälfte einleiten.

Eine Erweiterung der Geleisanlage erfuhr 1911 und wiederum 1951/52 die Station Berikon-Widen. Hier wurde 1951 auch das alte «Bahnhöfli» durch einen den heutigen Anforderungen genügenden Stationsbau ersetzt. Ebenfalls erweitert wurde 1924 die Geleisanlage der BDB auf der Station Dietikon (wo 1947 auch ein neues, zweckdienliches Stationsbüro auf dem Perronareal der SBB erstellt wurde). Diese Anlage erweist sich bei den heutigen, enorm gesteigerten Anforderungen an den Rangierverkehr neuerdings als ungenügend und soll in der nächsten Zeit umgestaltet und erweitert werden.

Wesentlich verlängerte Ausweichgeleise und gleichzeitig halbautomatische Federzungenweichen (Neuweiler, Bern) erhielt 1950 Reppischhof und 1951 Heinrütli, nachdem sich der Einbau dieser Weichen 1947 bei der Haltestelle Erdmannlistein bewährt hatte. Auf der Strecke Wohlen—Bremgarten wurde 1950 auch mit der Auswechslung des Oberbaues begonnen (der gleichzeitig Normalspur wie Schmalspur umfaßt). Im Jahre 1949 erfolgte sodann die Sicherung des Niveau-Überganges der Friedhofstraße in Wohlen durch eine Blinklichtanlage der Firma «Integra».

Die im Lauf der Jahre stark gesteigerten Fahrleistungen erforderten zu verschiedenen Malen Verbesserungen der Kraftzufuhr, so 1929 die Erstellung einer Gleichrichteranlage (Mutator) im Depotgebäude Bremgarten, welche an die Stelle der früheren Akkumulatorenbatterie im Elektrizitätswerk Bruggmühle trat. Eine leistungsfähigere Anlage wurde durch das Aargauische Elektrizitätswerk auch 1944 in Rudolfstetten erstellt, und 1942 entstand die Gleichrichteranlage an der Pachtstrecke Wohlen—Bremgarten (beim sogenannten Waltenschwilerübergang).

Sukzessiv wurde ab 1946 auch die aus dem Jahr 1902 stammende Fahrleitung Bremgarten—Dietikon durch das vollautomatisch-vielfach-windschiefe System der Firma Kummler & Matter (Strecke Bremgarten—Reppischhof), beziehungsweise durch das einfachwindschiefe System der gleichen Firma (Reppischhof—Dietikon) ersetzt. 1952 waren alle Vorbereitungen für die Auswechslung der aus dem Jahr 1912 stammenden Fahrleitung Bremgarten Obertor—Wohlen in gleicher Ausführung getroffen.

Die alte Dienst-Telefonanlage wurde 1944 durch eine Selektor-Anlage der Firma Gfeller ersetzt, die eine direkte Verbindung mit den Stationen der Wohlen—Meisterschwanden-Bahn und auch eine Zusammenschaltung mit dem Telefonnetz der SBB gestattet.

legte man in Dietikon 770 Meter Geleise und im Jahre 1965 konnte der Im vergangenen Jahrzehnt wurden auf der ganzen Linie Jahr für Jahr große Geleise-Erneuerungen oder Korrekturen vorgenommen. Im Jahre 1953 ver-

große Streit um Rillen- oder Vignolschienen an der Bremgartnerstraße in Dietikon entschieden werden. Nach eidgenössischer Vorschrift war das Trasse von der Straße durch einen Stellstein zu trennen, wodurch Vignolschienen verwendet werden konnten. Im gleichen Jahr erhielt der gefährliche Übergang Reppischhof eine Blinklichtanlage. Schließlich erfolgte im Jahr 1967 die Sanierung auf dem Löwenplatz Dietikon mit Einbezug der Zug- sicherung in die große Straßensignalanlage.

Ebenso ging der Ausbau der Stationsbauten weiter, so im Jahre 1947 in Dietikon ein neues Bürohäuschen. Am 1. Februar 1953 konnte das neue Stationsgebäude Berikon-Widen dem Betrieb übergeben werden. Ein weiteres frohes Ereignis war die Betriebsübergabe und Neuanlage der Geleise in Bremgarten am 2. Juli 1959.

Von größter Bedeutung für die Bahn und deren Zukunft war die öffentliche Frage, ob der Bahnbetrieb durch einen Autobusdienst zu ersetzen sei. Alle Tagesblätter waren voll von Berichten und Vorschlägen. Da zu gleicher Zeit die Betriebssanierung anlief, war es noch Zeit, für die eine oder andere Betriebsart sich zu entscheiden. Die Herren Professor Dr. A. Guter- sohn, St. Gallen, Direktor Max Joß und Direktor Joseph Neuhaus erhielten den Auftrag, ein Gutachten auszuarbeiten, ob für die Zukunft Bahn oder Autobus zu wählen sei. Am 8. Dezember 1964 lag das Gutachten vor, und damit war das Schicksal der BDB entschieden. Die Gutachter waren zum Entschluß gekommen, daß der Bahnbetrieb so lange allen Belangen ent- spreche, als die Mutschellenstraße nicht vierspurig ausgebaut sei. Da dies für die nächste Zukunft nicht zu erwarten ist, so wird die BDB weiter be- stehen und die wichtige Verbindung Reußtal—Limmattal leistungsfähig ver- binden, was durch einen Autobusbetrieb kaum erreicht würde.

PERSONAL, BETRIEBSERGEBNISSE UND ZUGSKILOMETER

| | Personal | Einnahmen | Ausgaben | Personen- beförderung | Zugs- kilometer |
|------|----------|-----------|-----------|--------------------------|--------------------|
| 1902 | 20 | 51 666.— | 43 438.— | 81 402 | 41 083 |
| 1905 | 14 | 65 424.— | 50 036.— | 84 511 | 70 674 |
| 1910 | 20 | 94 898.— | 61 230.— | 157 458 | 79 469 |
| 1915 | 37 | 178 855.— | 137 122.— | 297 228 | 150 057 |
| 1920 | 50 | 478 999.— | 348 333.— | 529 523 | 163 127 |
| 1925 | 47 | 432 535.— | 373 529.— | 583 159 | 194 288 |
| 1930 | 44 | 571 866.— | 387 504.— | 852 933 | 227 427 |
| 1935 | 44 | 361 578.— | 291 454.— | 556 823 | 223 172 |
| 1940 | 47 | 507 671.— | 377 748.— | 791 365 | 224 059 |
| 1945 | 55 | 813 003.— | 569 704.— | 1 233 207 | 238 294 |
| 1950 | 55 | 843 260.— | 681 276.— | 705 148 | 304 010 |
| 1955 | 69 | 968 875.— | 822 955.— | 761 406 | 321 348 |

| | | | | | |
|------|----|-------------|-------------|-----------|---------|
| 1960 | 67 | 1 237 581.— | 1 175 309.— | 874 579 | 314 849 |
| 1964 | 72 | 1 399 545.— | 1 794 446.— | 990 928 | 316 665 |
| 1965 | 71 | 1 529 705.— | 2 012 040.— | 1 063 569 | 318 995 |
| 1966 | 70 | 1 493 410.— | 2 283 545.— | 1 268 048 | 316 690 |

ABSCHIED VOM ALTEN BAHNHOF

*Eine Reminiszenz aus dem «Bremgarter Bezirks-Anzeiger»
vom 14. November 1958*

In wenigen Tagen wird unser alter Bahnhof abgerissen, einfach ausgetilgt und dem Erdboden gleichgemacht. Denn schon seit einigen Jahren ist er ein Dorn im Auge der Stadt, wenn man so sagen kann, und ein Verkehrshindernis obendrein. Klein und von auffallender Häßlichkeit wird er vom modernen Hotel «Krone» um drei volle Stockwerke überragt. Und doch muß man zugeben, daß er sich für sein Alter und sein Aussehen recht gut hält, ja, man kann fast sagen, daß im zerbröckelnden, schmutzigroten Backsteingemäuer ein Rest von Würde steckt.

Seine Räumlichkeiten sind viel zu klein und veraltet, der enge Wartesaal, das Büro und die angebaute Wirtschaft, deren Wände schon recht windschief aussehen. Über den beiden Eingangstüren steht in verwitterten Buchstaben der Name unseres Städtchens. Darunter hängt eine Uhr, die erstaunlicherweise ziemlich richtig geht. Der Wartesaal ist klein und enthält als Prunkstück einen himbeerfarbenen Warenautomaten, der zur Freude der Stadtjugend zeitweilig nicht funktioniert. Zudem dient der Raum als Treffpunkt sämtlicher italienischer Fremdarbeiter.

Und am Bahnhofbüfett fehlt nur noch die Anschrift über der Theke: «Bitte nicht auf Bardame schießen.»

Eine windschiefe, einst grüne Eingangstüre mit der verwaschenen Inschrift «Buffet» vervollständigt das nicht sehr erbauliche Bild, ganz abgesehen davon, daß ein vermeintlicher Witzbold zwei ü-Punkte über das Wort «Buffet» geschmiert hat, und daß es auf der Rückseite des Bahnhöfleins, wo ein gewisses Örtchen sich befindet, ganz fürchterlich stinkt. Kurz, man wird verstehen, daß die braven Bremgartner sich ihres Hauptbahnhofes schämen und sehnlichst einen neuen herbeiwünschen. Doch war es nicht immer so.

Vor 56 Jahren

war bei der Einweihung von Bähnchen und Bahnhof unsere Stadt sehr stolz auf den roten Backsteinbau. Das Gebäude war endlich fertig geworden. Man setzte den Einweihungstag auf den 30. April 1902 an.

Die ganze Stadt war an jenem wichtigen Tag auf den Beinen. Die Musikgesellschaft steckte in neuen, unbequemen Uniformen, und der Gemeinderat

stand vollzählig vor dem neuen Bahnhof. Frischgebürstete Hochzeitsröcke spannten sich über manches wohlgerundete Bäuchlein, gestärkte Papierkragen oder altmodische «Vatermörder» engten Doppelkinne und Hälse ein, und auf mancher frischrasierter Wange prangte ein Pflästerchen. Das Gesicht des ehemaligen Stadtoberhauptes war vor Aufregung und Verantwortungsbewußtsein gerötet, und sein Schnurrbart zeigte einen eleganten Schwung. Der Photograph rannte herum, fuchtelte mit einem schwarzen Tuch und brachte doch nur ein paar klägliche Bilder zustande, die den Stadtammann im Halbprofil und vier steife, unbehaglich oder würdevoll dreinschauende Stadträte zeigen. Erwartungsvolles Volk stand herum, die Mädchen mit Knopfstiefelchen und Riesenhut, die Buben in sauber gebürsteten Sonntagshosen und die Mütter und Frauen endlich in bodenlangen Röcken. Die Stadtmusik spielte die Landeshymne, die Fünftkläßler sangen ein schönes Lied mit endlosen Strophen, zwar etwas laut und zu hoch — aber was tat's? Man klatschte.

Endlich kam der Höhepunkt. Von ferne ertönte ein schrilles Pfeifen, und (man unterschätze den historischen Moment nicht) das Bähnlein schwankte daher, so blau, so stolz, als wäre es eine richtige, erwachsene Bahn. Ja, es schien, als nähme es den Wagenführer mit der würdevoll geschwellten Brust nur aus reiner Gefälligkeit mit. Vor dem Bahnhof hielt es etwas widerwillig. Abermals Landeshymne und Schülergesang, diesmal zu Ehren des Bähnchens. Das Volk, vor allem die großen und kleinen Buben, hatten unterdessen das blitzblaue Züglein gebührend bewundert, was es sich gerne gefallen ließ. Es wippte noch einmal kokett mit dem Strombügel zum beflaggten Bahnhof hinüber und rollte langsam und würdevoll ins Depot, um sich etwas auszu-ruhen.

Der Stadtammann und der Vizeammann hielten die unvermeidlichen Reden, man freute sich am neuen Bahnhof, der sich so prächtig ausnahm, am Züglein und am Leben überhaupt. Kurz, es muß ein unvergeßliches und wundervolles Fest gewesen sein, und gar mancher fand erst morgens sein Bett, zwar reichlich angetrunken, aber — hupp — mit sich und der Welt zufrieden.

Die Zeit rollte. Sommerwagen wurden angeschafft und abgeschafft. Und man begann allmählich über den Bahnhof und die Bahn zu schimpfen. Es ist ja überhaupt ein menschliches Bedürfnis, über irgend etwas zu Felde ziehen zu müssen. Heute jedenfalls schaut niemand mehr bewundernd der BDB nach, wenn sie kreischend die Kurven nimmt, und der Bahnhof ist, wie schon gesagt, ein Dorn im Auge der Öffentlichkeit. Aber nicht mehr lange, bereits am nächsten Sonntag besteigen wir die neuen BDB-Züge am neuen Bahnhof. Wer weiß, vielleicht folgen in einigen Jahren noch ein paar neue Wagen, und die alten «Belgier» und «Wallfahrtswagen» oder wie sie alle heißen, werden das Schicksal des alten Bahnhofes teilen müssen. U. S.

DIE MACHT DES VORSTANDES —
ODER SKANDAL DER BDB VOR 65 JAHREN

Der Heilige-Sinesius-Tag im katholischen Freiamt gab 1902 Anlaß zu einem Zeitungsartikel, der einiges zum Thema Wagendurchlauf beiträgt: «An diesem Tage haben hauptsächlich die Bahngesellschaften schweren Stand, um diese Leute alle befördern zu können. Das mußte auch die BDB dieses Jahr zum erstenmal erleben. Die Direktion hat sich aber daraufhin vorbereitet und ein gedrucktes Zirkular an sämtliches Personal ergehen lassen, mit dem Befehl, ganz strikte darnach zu handeln. Da die BDB zurzeit schlecht mit dem Rollmaterial bestellt ist, mußten die Wagen auf die vielen Züge auf das sparsamste verteilt werden. Alles ging ganz gut, bis es so einem hoch hinaus wollenden Herrn Vorstand in den Sinn kam, die Komposition des Zuges 69 zu zerreißen und somit gegen das Zirkular zu handeln. Da nutzte alles nichts, der Wagen mußte in Bremgarten bleiben, obschon dieser Wagen eventuell in Dietikon für Zug 108 bestimmt war. Auch durfte dieser Herr Vorstand den Kondukteur noch anschnauzen, warum er diesen Wagen mitgebracht habe, obschon dieser seinen Pflichten nachgekommen ist. Nun kam es so heraus, daß in Dietikon 108 zu wenig Platz hatten und in aller Eile ein Wagen der LSB (Limmattal-Straßenbahn) angehängt wurde. Es war aber bekannt, daß sich dieser Wagen auf den Schienen der BDB nicht gewöhnt war und gerne neben den Schienen nachholperte. Glücklicherweise kam dieser «zweifarbene Schnegg» bis auf die Höhe Berikon, um sofort Bremgarten zuzurasseln. Aber halt jetzt wieder! O Zufiker Rank, o Zufiker Rank, o Zufiker Rank, bei dir könnte ja man werden krank. Nun war gekommen, was vorauszusehen war, «der Wagen ist entgleist». Wer trägt nun die Schuld an diesem Malheur? Das Personal oder der Vorstand, welcher glaubte, nicht nach dem Zirkular handeln zu müssen? Wir begreifen gerne, daß es diesem Vorstand, der bis dahin stetsfort ganz nach seinem Gutdünken handelte, schwer fällt, herausgegebenen Vorschriften nachzukommen. Auch wäre es annehmbar, wenn er gegenüber dem Personal ein anständiges Betragen beobachten würde.

Die Leidenden vom Sinesiusstag.»

NACHWEIS

Den ersten Abschnitt durften wir mit freundlicher Bewilligung von Herrn Dr. P. Hausherr aus seiner Festschrift «50 Jahre BDB» übernehmen und verdanken dies bestens. Jahresberichte BDB 1902 bis 1965.

Archiv Ortsmuseum Dietikon.

Archiv Direktion BDB, Bremgarten.

«Bremgarter Bezirks-Anzeiger» vom 30. Juni 1959.

«Eisenbahn-Amateur», Nr. 2, 1967.

Bisher erschienen:

1948. «Landeskunde vom Limmattal», von Dr. H. Suter. (Vergriffen.)
1949. «Orts- und Flurnamen von Dietikon», von Karl Heid. (Vergriffen.)
1950. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»
I. Teil: Post, Telegraph, Telephon und Zoll; von Karl Heid.
1951. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»
II. Teil: Die Limmattal-Straßenbahn; von Karl Heid. (Vergriffen.)
1952. «Der Übergang der Franzosen über die Limmat am 25. September 1799»;
von Robert Müller. (Vergriffen.)
1953. «Glanzenberg.» Bericht über die Ausgrabung von 1937 bis 1940; von Karl Heid.
1954. «Beiträge zur Dietikoner Dorfchronik. Erlebtes und Erlauschtes. Ein alter
Dietikoner kramt seine Jugenderinnerungen aus»; von Jakob Grau.
1955. «Siedelungsgeschichte von Dietikon»; von Jakob Zollinger. (Vergriffen.)
1956. «Die Taverne zur Krone in Dietikon»; von Karl Heid. (Vergriffen.)
1957. «Hasenburg und Kindhausen, die Burgen am Hasenberg»; von Karl Heid.
(Vergriffen.)
1958. «Geschichte der Waldungen von Dietikon»; von Karl Heid.
1959. «Der Weinbau im mittleren Limmattal»; von Rolf Buck.
1960. «Die Sekundarschule Dietikon-Urdorf»; von Karl Heid und Jakob Grau.
1961. «Hundert Jahre Wasserkraftnutzung der Limmat in Dietikon»; von H. Wüger.
«Zweiundvierzig Jahre Schuldienst in Dietikon»; von Elsa Schmid. (Vergriffen.)
1962. «Limmat und Reppisch»; von Karl Heid.
1963. «Das alte Gewerbe von Dietikon»; von Karl Heid.
1964. «Die Burg Schönenwerd bei Dietikon»; von Karl Heid.
1965. «Repertorium zur Urgeschichte Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid.
1966. «Karl Heid zum 70. Geburtstag.» Festschrift (Verlag Stocker-Schmid, Dietikon).
1967. Sagen, Sitten und Gebräuche Dietikon und Umgebung»; von Karl Heid.
1968. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»
III. Teil: Die Bremgarten—Dietikon-Bahn; von P. Hausherr und Karl Heid.