

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (1978)

Artikel: 100 Jahre Wohlen-Bremgarten-Bahn
Autor: Stäuble, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965151>

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: 14.03.2025

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

100 Jahre Wohlen—Bremgarten-Bahn

VON PAUL STÄUBLE

Die Entstehungsgeschichte der Bahn Wohlen—Bremgarten ist gleichzeitig die Geschichte der Bahnpolitik des Städtchens Bremgarten und des aargauischen Reusstales. Aus vielen grossen Ideen und Projekten ergab sich dann vorerst nur eine 7 Kilometer lange Zweiglinie, die am 31. August 1876 mit 20 Kanonenschüssen eingeweiht wurde. Richtiges Leben brachte ihr aber erst im Jahre 1912 die Fortsetzung durch die Bremgarten—Dietikon-Bahn.

Vorgeschichte

In Bremgarten, dem im 13. Jahrhundert gegründeten, reizenden Habsburger Städtchen, kreuzte sich schon von alters her der Verkehr auf der stark befahrenen Reuss mit demjenigen der Zürich—Bern-Strasse. Um sich die bisherige Verkehrsbedeutung zu erhalten, versuchten seine Bürger schon früh, die Eisenbahnpolitik ihren Interessen gemäss zu beeinflussen und Anschluss an das aufkommende neue Verkehrsmittel zu finden.

Erste Pläne

Bereits anno 1857, also ein Jahr bevor die Schiene Zürich mit Bern verband, ergriff der Stadtrat von Bremgarten die Initiative für eine Bahn nach Zürich, und zwar über Affoltern,

den Albissattel und durch das untere Sihltal. Es blieb jedoch bei der Idee.

Als sich dann eine Bahnverbindung zwischen Zürich und Luzern durch das Reppischtal und das Knonaueramt abzuzeichnen begann, versuchte das Eisenbahnkomitee von Bremgarten die Linienführung zu beeinflussen. Um das zu erreichen, beschloss die Gemeinde 1862 Obligationen zu zeichnen, und die Bezirke Baden, Bremgarten und Muri verlangten vom Regierungsrat vergeblich eine Staatsbeteiligung an der Reppisbahn. Diese wurde dann im Juni 1864 eröffnet, ohne dass sie aargauisches Gebiet berührte.

Kantonale Vorschläge

In Bremgarten hoffte man aber weiterhin, besonders an eine Nord—Süd-Linie Anschluss zu finden. Anlass dazu gaben die Vorschläge von Ingenieur Olivier Zschokke. Im Auftrag des Kantons hatte dieser 1863 in einem Bericht über aargauische Verbindungen in Richtung Gotthard auch eine Linie Brugg—Bremgarten—Sins—Cham vorgeschlagen. In einem andern Zusammenhang hat ebenfalls Zschokke eine Verbindung zwischen Bremgarten und der Zürich—Zug—Luzern-Bahn empfohlen. Seine Ideen wurden vom Kanton aufgenommen und 1867 in einem Schreiben an die Gemeinden zur Diskussion gestellt.

Bremgarten bietet Beteiligung an

Für Bremgarten hätte eine Linie nach Hedingen also Verbindung mit Zürich und zugleich mit der kommenden Gotthardbahn bedeutet. Deshalb beschloss die Ortsbürgergemeinde einen Beitrag von 400 000 Franken an ein solches Projekt und die Einwohnerversammlung vom 10. Februar 1867 folgte mit weitem 200 000 Franken. Gegen den letzten Beschluss erhoben 26 Bürger bei der Direktion des Innern vergeblich Einsprache.

Auch ihr Rekurs an den Regierungsrat wurde abgewiesen, der damit erstmals feststellte, dass die Gemeinden Gelder für den Bahnbau verwenden dürfen. Es blieb aber beim Projekt, da die Bremgarter die Verlängerung der Linie bis Brugg verlangten, die der Nordostbahn jedoch nicht ins Konzept passte.

Auch das Freiamt will die Bahn

Anfangs 1869 entstanden für eine Nord—Süd-Verbindung durch das Freiamt mehrere Lokalkomitees. Verhandlungen Bremgartens mit Lenzburg—Wohlen zugunsten einer Zweiglinie Bremgarten—Wohlen—Lenzburg—Wildegg scheiterten jedoch. Denn es bildete sich kurz darauf das vereinigte Südbahnkomitee für eine Linie von Rapperswil und Brugg über Muri nach Immensee, um so die kürzeste Verbindung zwischen Gotthard und Basel herzustellen. Schon im November erteilte der Kanton die Konzession. Nach Umfahrung Bremgartens im Norden und Osten drohte nun also eine weitere im Westen.

Konzession für eine Reusstalbahn

Deshalb war Bremgarten unter Führung von Placid Weisenbach Initiant des Komitees für eine Reusstalbahn. Der Kanton gewährte diesem am 30. November 1871 erstens die Konzession «für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg oder Turgi durch das Reusstal nach der Kantonsgrenze bei Jonen» und zweitens für eine Abzweigung von Bremgarten nach Wohlen. Wiederum hatte Bremgarten einen Beitrag von 600 000 Franken beschlossen. Und trotzdem sich auch Brugg, Melligen und Jonen sowie andere Reusstalgemeinden mit namhaften Summen beteiligen wollten, scheiterte der Plan.

NOB und SCB bauen die Südbahn

Unterdessen hatten sich beim Südbahnprojekt die Schweiz. Centralbahn (SCB) und die Nordostbahn (NOB) eingeschaltet.

Durch Vertrag vom 25. Februar 1872 mit Kanton und Komitee übernahmen jene den Bau und Betrieb derselben. Um aber in den Besitz der Südbahn zu gelangen, mussten sich die beiden Bahngesellschaften gegenüber dem Kanton zu Beiträgen an andere aargauische Bahnprojekte verpflichten. Zu diesen gehörte die Linie Wohlen—Bremgarten. Darüber bestimmte die erwähnte Uebereinkunft folgendes:

«Wenn eine Bahn-Unternehmung zum Zwecke der Verbindung der Südbahn mit dem Reusstal in der Gegend von Bremgarten entsteht, so werden sich die beiden Bahngesellschaften bei der Ausführung dieser Unternehmung mit einer Summe von einer Million Franken beteiligen.» Mit dem zusätzlichen «Opfer einer Million» (Formulierung der SCB) war einerseits für SCB und NOB die Gefahr einer Reusstalbahn verringert und anderseits Bremgarten als daran Meistinteressierter einstweilen befriedigt.

Die Nationalbahn mischt mit

Der Südbahnvertrag war durch die kurz vorher gegründete Nationalbahn beeinflusst worden. Um nämlich vor allem ihre beabsichtigte Konkurrenzlinie Aarau—Olten abzuwehren, sahen sich NOB und SCB gegenüber dem Kanton zu den erwähnten Zugeständnissen gezwungen. Und als im Frühjahr 1873 die Bauarbeiten auf der ersten Südbahnetappe Rupperswil—Wohlen begonnen hatten, wurde bekannt, dass die Nationalbahn nebst der Hauptstrecke Winterthur—Zofingen noch Zweiglinien vorsah. Eine davon hätte Mellingen mit Bremgarten verbinden sollen.

Wohlen—Bremgarten kommt

Aus diesen Verhältnissen erklärt sich, warum bereits am 3. September 1873 zwischen der Gemeinde Bremgarten sowie NOB und SCB der Vertrag zur Begründung der Bahngesell-

schaft Wohlen—Bremgarten zustande kam, obwohl die beiden Bahnen die Sache am liebsten verschoben hätten.

Um sich alle Anschlussmöglichkeiten offen zu halten, wurde das schon im Jahr zuvor Regierung und Gemeinde vorgelegte Normalspur-Projekt der NOB einer billigeren Schmalspurvariante vorgezogen. Es sah eine einspurige Anlage mit einem Steigungsmaximum von 15 ‰ und Kosten von 1,3 Millionen vor. Daran hatten NOB und SCB je 500 00 Franken und die Gemeinde den Rest beizusteuern. Die Bauarbeiten mussten spätestens ein Jahr nach Eröffnung der Linie Rupperswil—Wohlen beginnen und ein weiteres Jahr danach (Sommer 1876) vollendet sein. Den Betrieb hatten die beiden Bahnen zu den Selbstkosten zu führen und zur Leitung der Unternehmung wurde ein Komitee von neun Mitgliedern bestimmt, je drei pro Gesellschafter.

Die Konzession vom 16. Juni 1874

Als Sitz der Gesellschaft wurde Aarau bestimmt. In Anbetracht der durchwegs 15 ‰ betragenden Steigung vereinbarte man auf Antrag des Komitees Taxen, die die Sätze der Normalkonzession um 20 ‰ überstiegen, welche dann aber nicht immer volle Anwendung fanden. Sie betragen für den Personentransport in den drei Wagenklassen 12, 8,4 und 6 Rappen pro Kilometer. Für die Personenbeförderung mussten täglich mindestens drei Züge in jeder Richtung verkehren, und zwar mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 20 km/Std.

Die Bauausführung

Mit dem Bau wurde die Centralbahn bzw. ihre für die Südbahn in Aarau bestehende Bausektion unter der Leitung von Ingenieur Würthenau beauftragt. Aus Kostengründen kam die Station Bremgarten provisorisch auf das linke Reussufer zu liegen. Schon der Baubeginn musste witterungsbedingt ver-

schoben werden. Sodann brachten unerwartetes Setzen der Dämme und «lässiger Arbeitsbetrieb der Unternehmer» eine weitere Verzögerung, so dass die Betriebseröffnung mit dreimonatiger Verspätung erst am 1. Sept. 1876 erfolgen konnte.

Der für die Bahnanlage benötigte Boden im Halte von 186 259 m² stammte von 103 Eigentümern und musste restlos enteignet werden. Dafür bezahlte man damals im Durchschnitt in der Gemeinde Wohlen 68 und in Bremgarten 54,6 Rappen pro m². Die bis Ende 1877 aufgelaufenen Baukosten blieben mit 1 249 000 Franken etwas unter dem Voranschlag. Darin inbegriffen war auch das Rollmaterial mit zwei Lokomotiven, einem Gepäck- und elf Güterwagen sowie sechs Personenwagen mit total 220 Sitzplätzen. Diese ganze Fahrhabe kostete 148 137.85 Franken.

Das erste Personal

Weil die SCB den Unterhalt mit ihrem Personal besorgte, hatte sie lediglich zusätzliche Bedienstete für den Betrieb einzustellen.

Es waren dies	Jahreslohn
Bosshardt Ferdinand, Vorstand Bremgarten	Fr. 1 500.—
Brunner Peter, Stationsgehilfe Bremgarten	Fr. 1 140.—
Vogt Viktor, Zugmeister	Fr. 1 500.—
Strub Jakob, Lokomotivführer	Fr. 1 620.—
Kamber Emil, Lokheizer	Fr. 1 200.—

Dazu kamen noch zwei Weichen- und vier Bahnwärter mit je 900 Franken Verdienst. So viele brauchte es beim damaligen System, weil der Bahnwärter seine Strecke noch vor jedem Zug abzulaufen und zu kontrollieren hatte.

Betriebsergebnisse

Das erste volle Betriebsjahr 1877 ergab Ausgaben von 43 915 Franken, aber nur 19 715 Franken Einnahmen und so

ein Defizit von 24 200 Franken. Um eine Beteiligung der Gemeinde Bremgarten zur Deckung des Fehlbetrages zu erzwingen, kündigten NOB und SCB im Mai 1878 den Vertrag von 1873 und drohten mit Betriebseinstellung. Durch Vermittlung des Eidg. Eisenbahndepartementes einigten sich die drei Partner dahin, dass bis zur Eröffnung der Gotthardbahn (1882) jeder einen Drittel des Defizites zu tragen habe, was dann aber die Gemeindebürger nicht annahmen. Darauf entschied das Bundesgericht, die Gemeinde habe analog ihrer Beteiligung am Baukapital nur einen Fünftel zu übernehmen.

Direkte Züge Brugg—Bremgarten

Zur Senkung der Betriebskosten wurde mit einem Zusatzvertrag vereinbart, die Züge der Strecke Brugg—Wohlen ab Eröffnung dieser Strecke am 1. 6. 1882 bis Bremgarten zu führen (werktags 3 und an Sonn- und Markttagen je 4 pro Richtung). Gleichzeitig übernahm die SCB den Betrieb gegen eine feste Entschädigung von 1,46 Franken pro Lokomotivkilometer, was recht günstig war, denn beim Südbahnbetrieb betrug dieser Ansatz 2,40 Franken. Das nun überflüssige Rollmaterial übernahm die SCB in Miete. Darauf sank das Defizit erheblich und erreichte 1893 mit 8178 Franken seinen Tiefstand.

Ebenfalls zur Steigerung der Einnahmen wurde 1883 die Haltestelle Wohlen-Oberdorf errichtet und aus dem gleichen Grund im Jahr darauf noch näher an die Station Wohlen verlegt. Und als 1893/94 an der Reuss bei Bremgarten das Kraftwerk Emaus entstand, prüfte man die Elektrifikation der Bahn. Das Ergebnis war jedoch negativ, da die Umstellung für die kurze Bahnstrecke allein keine Ersparnisse gebracht hätte.

Doch noch Reusstalbahn?

Ende 1898 erhielt ein Komitee die Konzession für eine Normalbahn Bremgarten — Affoltern — Hausen — Sihlbrugg,

aber sowohl die Sihltal- als auch die Nordostbahn waren daran zu wenig interessiert. Und 1912 erwachten im Reusstal nochmals die Bahngeister, als in Oberrohrdorf ein neues Komitee für eine Bahn von Bremgarten nach Baden bestellt wurde. Daraus resultierte ein Projekt für eine elektr. Schmalspurstrecke Baden—Bremgarten—Zug mit Variante nach Affoltern, welches der Gutachter Placid Weissenbach jedoch als unwirtschaftlich bezeichnete.

Schmalspurige Fortsetzungen nach Dietikon und Fahrwangen?

Die Gemeinde Bremgarten hatte weiterhin eine Verbindung mit Zürich angestrebt. Andererseits erklärte sich die Wohlen—Bremgarten-Unternehmung schon 1895 bereit, ihre Anlage einer damals geplanten elektrischen Strassenbahn Zürich—Bremgarten—Wohlen—Fahrwangen zu verpachten. Aus verschiedenen Projekten ergab sich dann eine schmalspurige Bahn nach Dietikon.

Partnerschaft SBB/BD

Mittlerweile waren NOB sowie SCB und deren Anteile an der Strecke Wohlen—Bremgarten anfangs 1902 an den Bund übergegangen. Dieser kaufte dann auch noch den Anteil der Gemeinde Bremgarten für 208 000 Franken zurück.

Am 1. Mai 1902 fand die Eröffnung der elektrischen Schmalspurbahn zwischen Bremgarten-Obertor und Dietikon statt. Zum Zusammenschluss fehlte aber immer noch die Brücke über die Reuss, die nach Abklärung von mehreren Varianten erst am 8. Februar 1912 betriebsbereit war. Ein direkter Betrieb Wohlen—Dietikon setzte aber auch noch die Anpassung der Spurweite voraus. Durch Einlegen einer dritten Schiene auf der alten Linie erreichte man, dass der Personenverkehr durchgehend von Wohlen bis Dietikon möglich wurde und für Brem-

gartens Güterverkehr der Anschluss an das Normalspurnetz gleichwohl erhalten blieb.

Das alles erfolgte im Einverständnis der SBB, indem sie die betreffenden Anlagen der Bremgarten—Dietikon-Bahn (BD) zu äusserst günstigen Bedingungen verpachteten. Gemäss Vertrag von 1910 verlangten die SBB nämlich nicht nur keine Entschädigung dafür, sondern gewährten der BD sogar eine jährliche Subvention von 22 000 Franken, die sich alle fünf Jahre um 2500 Franken reduzierte. Diese Unterstützung entsprach ungefähr dem Defizit, das den SBB bei Weiterführung des bisherigen Betriebes Wohlen—Bremgarten erwachsen wäre. Der erste seitens der SBB durch Placid Weissenbach unterzeichnete Vertrag wurde 1950 für weitere 35 Jahre verlängert.

Geglückte Vernunfttheirat

Wie gut und erfolgreich diese Bahnheirat sich allgemein auswirkte, zeigt allein schon die Entwicklung des Zugsverkehrs. 1911 verkehrten zwischen Wohlen und Bremgarten pro Tag durchschnittlich total 12 Züge; sofort nach vereinigttem Betrieb im Jahr danach waren es bereits 26 und heute verbinden gar 50 Züge Wohlen und Dietikon.

Dass die grosse Geschichte einer kleinen Bahn auch für das Städtchen Bremgarten schlussendlich doch noch glücklich ausging, ist weitgehend einem seiner Bürger zu verdanken. Es war Fürsprecher Placid Weissenbach, der der Gemeinde zuerst als Animator verschiedener Projekte diente, ihr dann als oberster Direktor der Centralbahn weiterhin beistand und seine erfolgreiche Karriere als erster Präsident der SBB-Generaldirektion abschloss.

Quellen:

Zentralbahnarchiv Kreisdirektion SBB Luzern

B. Schneider, Eisenbahnpolitik im Aargau

P. Hausherr, Acht Jahrzehnte Eisenbahnpolitik der Gemeinde
Bremgarten

Herrn.....

Wir geben uns das Vergnügen, Sie zur

Eisenbahn-Eröffnungsfeier

höflichst einzuladen.

BREMGGARTEN, den 25. August 1876.

Der Gemeinderath+

P r o g r a m m
der
Eisenbahn - Eröffnungsfeier
in
Bremgarten
Donnerstag den 31. August 1876.

- | | | |
|---------------|----|---|
| Morgens 6 Uhr | 20 | Kanonenschüsse. |
| » 8 » | | Versammlung der eingeladenen Gäste mit Musik und Männerchor beim Spaziergang. |
| » 8½ » | | Zug durch die Stadt nach dem Bahnhof. |
| » 9 » | | Abfahrt des Bahnzuges nach der Station Wohlen zur Abholung der Ehrengäste. |
| » 10 » | | Aufstellung der Schul-Jugend, Lehrer u. Kadetten beim Spaziergang. |
| » 11 » | | Ankunft des Festzuges auf der Station Bremgarten. — Aufstellung des Festzuges zum Abmarsch ins Festlokal. |
| » 12 » | | Festessen im Schützenhaus. |
| Abends 5½ » | | Begleitung der Ehrengäste zum Bahnhofe. |
| » 6 » | | Entlassung der Schuljugend. |