

Der Bahnpionier Plazid Weissenbach über Bremgartens Leidensgeschichte mit der Eisenbahn und das "dritte Gleis" : ein fiktives Gespräch auf der Grundlage historischer Fakten

Autor(en): **Jäger, Reto**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(2017)**

PDF erstellt am: **01.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965314>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Bahnpionier Plazid Weissenbach über Bremgartens Leidensgeschichte mit der Eisenbahn und das «dritte Gleis»

Ein fiktives Gespräch auf der Grundlage historischer Fakten

RETO JÄGER

Unser Gesprächsgast ist Dr. Plazid Weissenbach Junior, Geburtsjahr 1841, verstorben 1914, Sohn von Plazid Weissenbach, Oberrichter und Ständerat des Kantons Aargau. Plazid Weissenbach war Jurist und mit 27 Jahren schon aargauischer Grossrat, dann Grossratspräsident und Nationalrat. Bald wechselte er von der Politik zur Eisenbahn und stieg auf bis zum Direktionspräsidenten der Schweizerischen Centralbahn. Er war ein Befürworter der Eisenbahnverstaatlichung und wurde 1901, nach der Gründung der SBB, erster Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahn.

Neujahrsblätter (NjB): Herr Direktor Weissenbach, von Bremgarten West nach Wohlen gab es bis vor kurzem drei Geleise, Meterspur und Normalspur, ein Kuriosum auf dem Schweizer Bahnnetz. Das Normalspurgeleise wurde im Sommer 2016 entfernt. Wie kam es zu diesen drei Geleisen?

Weissenbach: Das ist eine lange Geschichte. Lassen sie mich etwas ausholen. Die ersten Eisenbahnen in der Schweiz werden von Privatfirmen erstellt. Man glaubt, Private könnten rascher und wohlfeiler bauen und Eisenbahnen ökonomischer betreiben. Die Konzessionen für die einzelnen Linien werden vorerst von den Kantonen erteilt. Bei der Streckenführung stehen lokale und regionale Einflüsse sowie finanzielle Überlegungen im Vordergrund. Jede Landesgegend ist für ihre engeren Bedürfnisse besorgt; eine übergeordnete Planung ist nicht vorhanden. Der Kanton Aargau versucht zwar, die verschiedenen Privatbahnen gegeneinander auszuspielen und so für sich die beste Lösung herbeizuführen. Das funktioniert aber nur bedingt, weil die Bahngesellschaften oft am längeren Hebelarm sitzen.

Die Schweiz hat in Sachen Eisenbahnbau eine «Zugverspätung» gegenüber dem Ausland. Die erste Bahnlinie innerhalb der Schweiz wird erst 1847 in Betrieb genommen. Das ist die «Spanisch-Brötli-Bahn» von Zürich nach Baden, betrieben von der späteren Nordostbahn des Eisenbahnbarons Alfred Escher. Eine

zweite Bahngesellschaft, die Centralbahn, baut in den 1850er Jahren die Strecke von Basel nach Olten und von dort nach Süden, Westen und Osten. Weiter gibt es die Linie Turgi – Brugg – Aarau und die Verbindung Zürich via Knonaueramt nach Luzern.

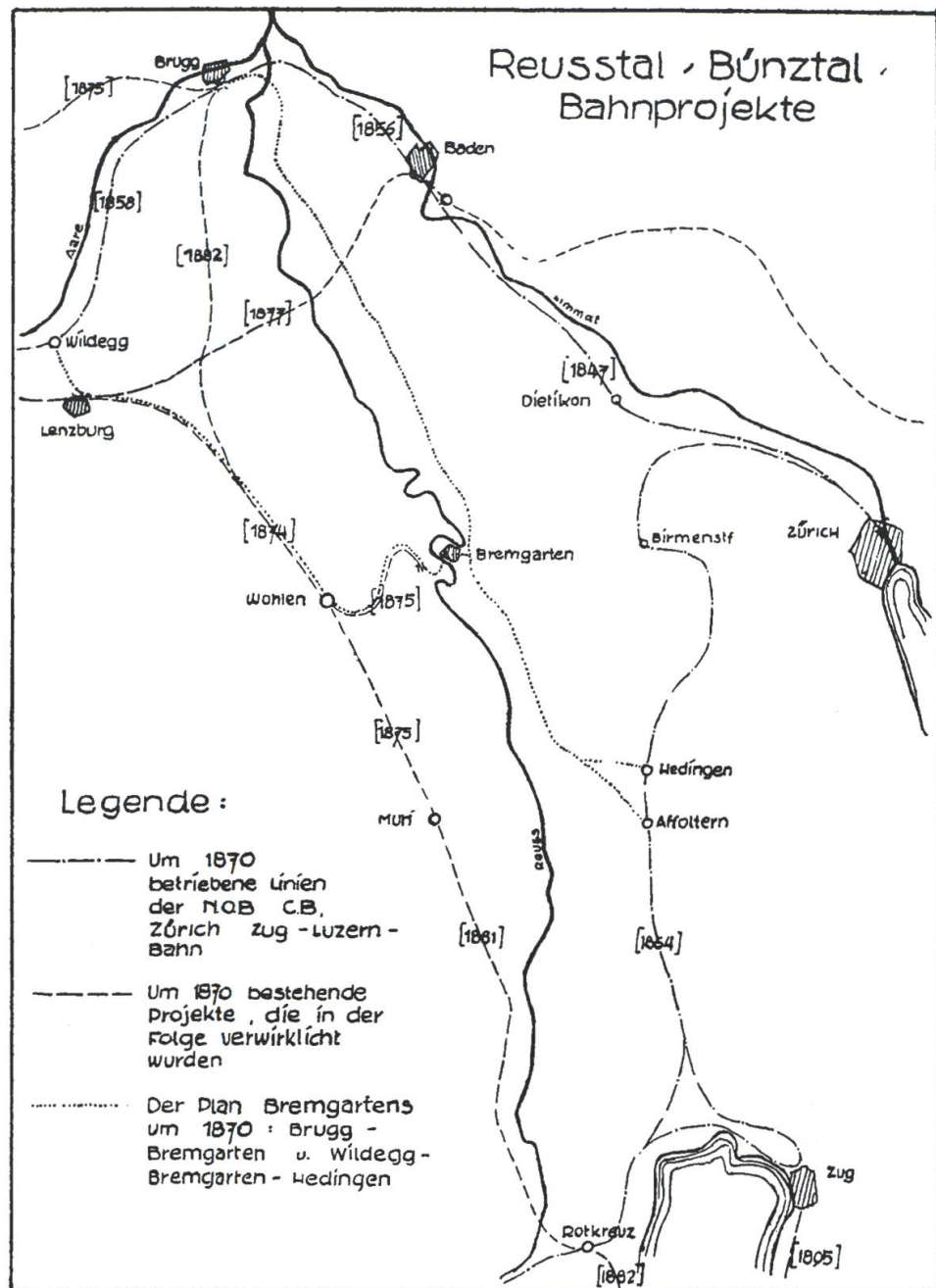
In dieser Gründerphase kann der Aargau aus seiner zentralen Lage wenig Kapital schlagen. Erst als die Linienführung einer Alpenbahn diskutiert wird, erwachen die Aargauer. Sie wollen einen Zubringer zum Gotthard. Aber im Aargau ist man sich nicht einig, weil zwei unterschiedliche Projekte einander gegenüber stehen: Eine Reusstalbahn soll von Brugg über Bremgarten nach Cham führen und als direkter Zubringer zur Gotthardbahn dienen. Das wollen aber die Westaargauer um jeden Preis verhindern. Aarau soll Eisenbahnknotenpunkt werden, nicht Brugg. So unterstützen Aarau und Lenzburg ein zweites Projekt, eine Bahn von Aarau über Lenzburg – Bremgarten nach Hedingen, mit Anschluss an die bereits bestehende Linie Zürich – Affoltern – Luzern. Das ruft dann aber die oberen Freiämter auf den Plan, weil sie fürchten, umfahren zu werden.

NjBl: Der Regionalismus der Aargauer ist offenbar schon vor 150 Jahren ein Problem gewesen.

Weissenbach: Genau, in den 1870er Jahren entscheiden die Privatbahnen: Wir bauen eine Bözbergbahn und verbinden diese mit der Südbahn durch das Bünztal in Richtung Gotthard. Bremgarten wird 1874 mit einer Zweigbahn durch den Wohlerwald nach Wohlen ruhig gestellt. Für eine Weiterführung ins Knonaueramt reichen die finanziellen Mittel nicht aus. Rentiert hat dieses sieben Kilometer lange Stumpengeleise nie, ja die beiden Bahngesellschaften Centralbahn und Nordostbahn wollen es schon bald nach der Eröffnung wieder stilllegen. Denn das Hauptziel des Westaargaus ist erreicht: Eine durchgehende Reusstalbahn kommt nicht zustande. Auch die Wohler Strohbarone gehören zu den Siegern. Sie wissen um die Bedeutung der Eisenbahn für ihre Industrie und unterstützen die Südbahn. Die Bremgarter sind düpiert. Sie haben nicht nur viel Geld in Bahnaktien gesteckt, sie leiden nun auch noch unter der Last der Betriebsdefizite der Wohlen-Bremgarten Bahn. Dabei fahren nur gerade drei Dampzüge täglich nach Wohlen und zurück. Das ist viel zu wenig Verkehr. Ich habe mich persönlich vehement für die Reusstalbahn eingesetzt – allein, es sollte nicht sein. Der Westaargau hat gewonnen.



Plazid Weissenbach
(1841–1914), Eisenbahnpionier und erster Generaldirektor der SBB.



Karte Reusstal-Bünzthal-Bahnprojekte aus:
 Paul Hausherr, Karl Heid.
 Die Bremgarten-Dietikon-Bahn
 1902-1952.
Neujahrsblätter von Dietikon 1968, S. 4.

NjBl: Es macht den Eindruck, die Bremgarter seien ausge-trickst worden. Sie haben zwar einen Bahnanschluss, der ist aber nicht allzu viel wert. Hat Bremgarten danach resigniert?

Weissenbach: Ja, es kommt zu einer Zeit der Ernüchterung, überall im Land. Das Eisenbahnfieber geht merklich zurück. Mit dem grandiosen Nationalbahn-Desaster von 1878 stehen viele Aargauer Gemeinden am Rand des Ruins. Erst vor der Jahrhundert-wende bewegt sich der Eisenbahnbau wieder. Wie Pilze schießen neue Projekte aus dem Boden. Die bisher vernachlässigten Ge-biete suchen nun mit sogenannten Nebenbahnen den Anschluss

an die Hauptlinien. So kommt 1898 die Idee einer normalspurigen Eisenbahnlinie von Bremgarten durchs Kelleramt nach Affoltern am Albis wieder auf, jetzt gar mit Verlängerung bis nach Sihlbrugg. Geplant ist, die Linie aus Wohlen vom Galgenhau über den Vogelsang zur Reuss zu führen. Bremgarten hätte einen neuen Bahnhof erhalten, unweit der Stadt, beim Schützenhaus. Von dort aus überquert die Bahn auf einer Eisenbrücke den Fluss und führt durch einen Einschnitt im Reussbord auf die Flussterrasse beim Emaus, dann der Landstrasse entlang nach Affoltern am Albis, wo Anschluss an die Linie Zürich – Zug – Luzern besteht. Eine Weiterführung nach Sihlbrugg hätte den Anschluss an die Linie Zürich – Thalwil – Zug und die Sihltalbahn gebracht. Für Bremgarten wäre das ein doppelter Vorteil gewesen: Verbindung nach Zürich und Anschluss an die Gotthardbahn. Aber nüchtern betrachtet: Rentieren kann eine solche Nebenbahn nie und nimmer.

NjBl: Eine Reise nach Zürich wäre noch immer lang und umständlich gewesen.

Weissenbach: Sie machen sich keine Vorstellung, wie das zu meiner Zeit gewesen ist. Die kürzeste Eisenbahnverbindung von Bremgarten nach Zürich führt vom abgelegenen Bahnhof auf der Oberen Ebene zuerst nach Westen über Wohlen, dann nach Norden über Othmarsingen nach Baden und schliesslich südwärts nach Zürich. Das sind sage und schreibe 51 Kilometer Umwegfahrt! Für diese Strecke braucht man geschlagene drei Stunden und muss mehrmals umsteigen. Da ist man zu Fuss schon fast am Ziel. Eine Bahnlinie von Bremgarten über das Knonauer Amt nach Zürich wäre im Vergleich schneller und bequemer.

NjBl: Warum nicht gleich eine Eisenbahn über den Mutschellen ins Limmattal und weiter nach Zürich?

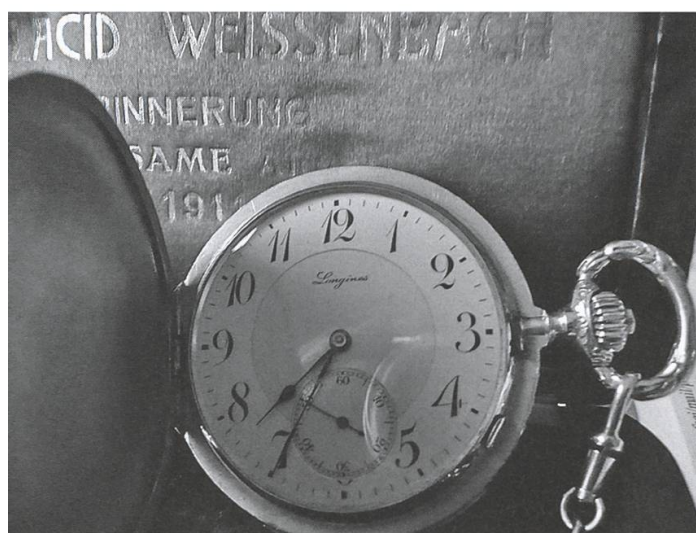
Weissenbach: Diese Idee verbreitet sich in den 1890er Jahren. Vorerst denkt man an eine Normalspurbahn, muss aber bald einsehen, dass die Geländebeschaffenheit am Mutscheller das schwerlich zulässt und ein Bau viel zu aufwendig wäre. Dann kommt das Projekt einer billigeren, schmalspurigen Strassenbahn auf der Mutschellerstrasse. Diese Bahnlinie misst 21 Kilometer bis an die Stadtgrenze von Zürich. Das bedeutet eine Reisezeit von einer Stunde, ohne Umsteigen. Das wäre zwar ein grosser Fortschritt, aber für Gütertransporte der hiesigen Industrie ist eine Trambahn höchst ungeeignet.

Die Landammann-Uhr

Plazid Weissenbach (1841–1914), Eisenbahnpionier und erster SBB-Generaldirektor, vermachte in seinem Testament dem Kanton Aargau eine einzigartige Taschenuhr. Er bekam diese 1911 zur Pensionierung als Dank für seine geleisteten Dienste von seinem Arbeitgeber, den SBB. Die Uhr der Marke Longines hat einen goldenen, aufklappbaren Deckel, geschmückt mit dem Schweizerkreuz. Auf der Rückseite der Uhr sind die Initialen PW kunstvoll eingraviert. Die Uhr verfügt über ein mechanisches Spielwerk. Dabei werden die Ding-Dong-Glockenklänge der Läutewerke erzeugt, die früher an jeder Bahnstation standen und die Ankunft eines Zuges ankündigten. Legt man die Uhr in das zugehörige, mit Samt ausgekleidete Holzkästchen, so wirkt dieses als Resonanzkörper und verstärkt die zauberhaften Töne.

Die einzigartige Taschenuhr kam nach dem Tod von Plazid Weissenbach für kurze Zeit in die historische Sammlung des kantonalen Gewerbemuseums. 1919 wurde das Prunkstück, in Absprache mit den Nachkommen des Stifters, zur Landammann-Uhr erkoren. Bis heute wird sie jeweils beim jährlichen Amtswechsel dem regierenden Landammann übergeben. Die Landammann-Uhr wurde der Stadtführergruppe Bremgarten im Juni 2012 von Frau Landammann Susanne Hochuli zur Verfügung gestellt. In einer Theaterszene erschien Plazid Weissenbach vor seinem Geburtshaus an der Antonigasse. Dabei präsentierte er dem Publikum seine prachtvolle Taschenuhr. Drei Jahre später, im Juni 2015, bekam die Stadtführergruppe erneut die Landammann-Uhr, jetzt von Landammann Dr. Urs Hofmann. Plazid Weissenbach trat dieses Mal am «Wescht-Fäscht» auf, in einem ausrangierten Postwagen, und stellte sich den Interviewfragen eines Stadtführers. Auch hier verzückte er mit den himmlischen Glockentönen seiner Taschenuhr die Zuhörerinnen und Zuhörer.

Plazid Weissenbachs goldene Taschenuhr mit Glockenspiel wird nach dem Tod des Bahnpioniers zur Landammann-Uhr des Kantons Aargau.



NjBl: Warum wird die elektrische Strassenbahn nur bis Dietikon und nicht bis Zürich gebaut?

Weissenbach: Das ist eine leidige Geschichte. Ein gewisser Dr. Charles DuRiche-Preller, Elektroingenieur und Investor aus London und Zürich, sichert sich die Konzession für eine Strassenbahn im Limmattal von Zürich nach Baden mit Zweigbahn über den Mutscheller. Ich muss noch anfügen: Seit 1872 ist es der Bund, der die Bahnkonzessionen erteilt. Strassenbahnen dagegen liegen im Kompetenzbereich der Kantone. DuRiche ist ein rücksichtsloser Unternehmer, aber eine Koryphäe in Sachen Strassenbahnen. Er setzt die Gemeinden im Aargau unter massiven Druck: Entweder ihr beteiligt euch finanziell oder ihr bekommt keine Bahn. Für die Behörden ist das äusserst ungemütlich. Kann man diesem Financier trauen? Meint er es ernst mit dem Bahnbau? Was geschieht, wenn seine Unternehmung in Konkurs geht?

NjBl: Solche Investoren gibt es heute noch. Setzt der Bremgarter Stadtrat nun auf die Mutschellen-Strassenbahn oder auf die Normalspurbahn ins Säuliamt?

Weissenbach: Auf die billigere Lösung, das Mutscheller-Tram. 1895 kommt erstmals die Idee auf, die defizitäre Zweigbahn von Wohlen nach Bremgarten mit einer dritten Schiene zu versehen, damit die Schmalspurzüge durchgehend verkehren können. Ich finde das sehr gewagt. Es ist ja auch noch völlig unklar, wie man den Reussübergang in Bremgarten bewerkstelligen und die namhafte Steigung hinauf zum bestehenden Bahnhof im Hammer überwinden kann.

NjBl: Arbeiten die Bremgarter nun mit dem Londoner Unternehmer zusammen?

Weissenbach: Nein, sie trauen ihm nicht über den Weg. Sie gründen im gleichen Jahr 1895 ein «Initiativ-Comité» und stellen ein eigenes Konzessionsgesuch in Aussicht. Das bringt DuRiche vollends in Rage. Er beschimpft die Bremgarter aufs Übelste und besteht darauf, als erster ein Gesuch gestellt zu haben. So geht diese Runde an DuRiche: Er erhält 1896 vom Kanton Zürich den Zuschlag für seine Strassenbahnpläne im Limmattal, mit Abzweigung bis zur Aargauer Grenze bei der Reppischmühle. Die Aargauer Behörden aber warten noch ab. Die Bremgarter bleiben kämpferisch und planen mit der Firma Locher aus Zürich eine eigene Meterspurlinie von Wohlen über Bremgarten nach Zürich.

Das alte Dreischienengleis im Wohlerwald wird im Sommer 2016 demontiert.

Die in Abschnitte zersägten Schienen werden maschinell aus dem Schotterbett gehoben und abtransportiert.

Foto Fritz Winterberger, BDWM.



NjBl: Wie stellt man sich den Reussübergang in Bremgarten vor?

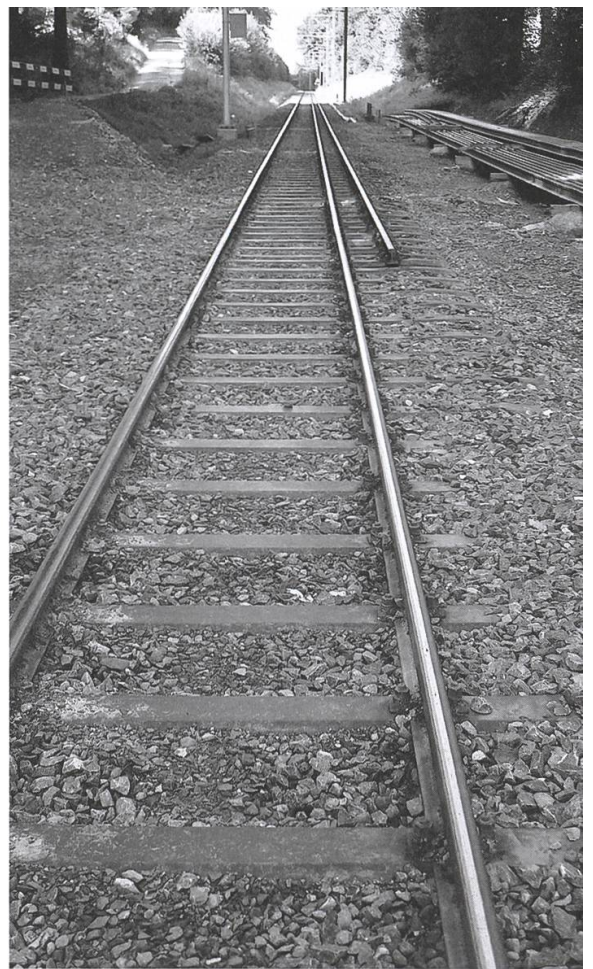
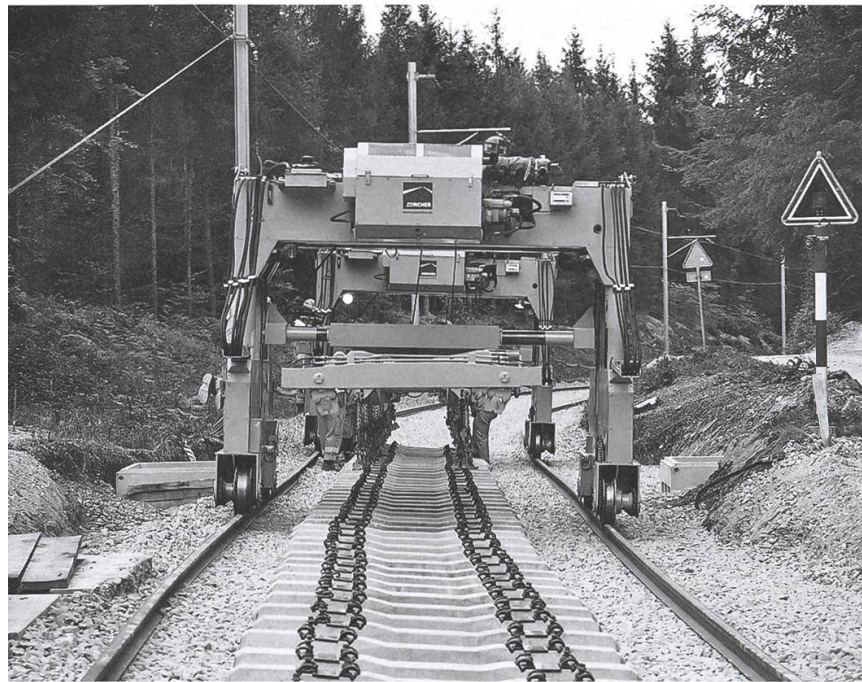
Weissenbach: Die Bahn sollte anfänglich durch die Markt-gasse und den steilen Bogen über eine neue, steinerne Brücke geführt werden. Die Holzbrücke hätte weichen müssen. Dann wäre die Bahn weiter auf der Landstrasse hinauf zum Hammer gefahren, zum Bahnhof Bremgarten. Eine dritte Schiene im bestehenden Geleise hätte die Trambahn bis nach Wohlen geführt.

NjBl: Haben Sie, Herr Weissenbach, dieses Unternehmen unterstützt?

Weissenbach: Wissen Sie, ich bin kein Freund von Strassenbahnen. Jede normalspurige Bahn ist viel leistungsfähiger als ein Schmalspurbähnchen, das mit geringer Geschwindigkeit und mit wenig Last über den Berg zu klettern hat. Das Tram muss die Landstrasse noch mit all den Fuhrwerken teilen. Zugegeben, für die 2000 Seelen zählende Stadt Bremgarten ist ein direkter Anschluss nach Zürich wichtig. Eine Verlängerung der Wohlen-Bremgarten Bahn ins Knonaueramt an die Linie Zürich – Zug – Luzern wäre tausendmal besser. Doch die Stadt will lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

NjBl: Können sich DuRiche und die Bremgarter einigen?

Weissenbach: Nein, sie bekämpfen sich gehässig. DuRiche erhält zu wenig finanzielle Zusagen von den Gemeinden entlang der Strassenbahn im Aargau und macht dafür Bremgarten verantwortlich. In der zweiten Runde gewinnen die Bremgarter, mit Hilfe der Kantonsregierung in Aarau. Der Preis ist aber hoch: Die Strassenbahn muss beim Bahnhof Dietikon enden. Für die Linie nach Zürich besitzt DuRiche die Konzession. Er baut 1900 in Rekordzeit von neun Monaten die Limmattalbahn vom Letzigraben in Zürich bis nach Dietikon.



NjBl: Zwei Jahre später ist die Bremgarten-Dietikon-Bahn fertig gestellt. erinnern Sie sich noch an Ihre erste Fahrt über den Mutschellen?

Weissenbach: Ja, natürlich. Am 1. Mai 1902 geht die Strassenbahn in Betrieb. Da bin ich schon Generaldirektor der neu gegründeten SBB. Abfahrt ist in Bremgarten Oberthor, nur wenige Schritte von meinem Geburtshaus an der Antonigasse entfernt. Wir ruckeln mit der Trambahn den Berg hoch und nehmen eine enge Kurve nach der andern. Dabei wechseln wir immer wieder die Strassenseite, um die Kurven besser auszufahren. Neunmal queren wir die Landstrasse, habe ich gezählt, bis wir in Dietikon sind; mehrmals passieren wir Pferdefuhrwerke, einmal kommt uns gar ein Automobil entgegen, das scharf ausweichen muss. Wir sind genau 40 Minuten unterwegs. Nach kurzem Aufenthalt in Dietikon bringt uns ein Dampfzug meiner SBB in 11 Minuten nach Zürich. Die Reise dauert insgesamt eine Stunde und ist folglich dreimal schneller als die umständliche Verbindung über Wohlen und Baden.

NjBl: Was kostet zu dieser Zeit eine Fahrt von Bremgarten nach Dietikon?

rechts:

Die neue Meterspur von Bremgarten West bis über die Haltestelle Erdmannlistein ist Ende August 2016 fertiggestellt. Das alte Dreischiengleis endet vorläufig im westlichen Wohlerwald. Der restliche Streckenabschnitt bis zum Bahnhof Wohlen wird voraussichtlich bis 2018 fertig renoviert sein. *Foto Fritz Winterberger.*

links:

Provisorisch verlegte, 120 Meter lange Schienenstücke tragen die Gleisebaumaschine «Tonelli», welche die Schwellen der neuen Meterspur einsetzt. *Foto Fritz Winterberger, BDWM.*

Weissenbach: Für eine einfache Fahrt bezahlt man Fr. 1.–, hin und zurück Fr. 1.50. Im Verhältnis zum Verdienst eines Arbeiters ist das aber überhaupt nicht billig. In der Strohindustrie sind Stundenlöhne von 12 bis 15 Rappen üblich. Eine Reise vom Reuss- ins Limmattal und zurück kostet schnell mal einen Tagesverdienst!

NjBl: Wie geht es weiter mit der Drei-Schienen-Strecke vom West nach Wohlen?

Weissenbach: Im Jahr 1902 wird die Wohlen-Bremgarten Bahn an die neu gegründete SBB verkauft. Die Bremgarter Behörden können endlich tief aufatmen. Erstens sind sie die drückenden jährlichen Defizite los, welche die Bahn verursacht, zweitens erhalten sie das Kapital, mit dem sie an der Bahngesellschaft beteiligt sind, zurückerstattet, und drittens erfolgt noch ein bescheidener Fahrplanausbau. Das habe ich meiner Heimatstadt zuliebe gemacht. Bald darauf verpachten die SBB diese Strecke der Bremgarten – Dietikon Bahn.

NjBl: Statt einer Normalspurlinie Wohlen – Bremgarten – Affoltern ist nun eine Schmalspurbahn Wohlen – Dietikon entstanden. Ursprünglich plante man eine Reusstalbahn als Gotthard-Zufahrtslinie. Ist die Reusstalbahn aus Akten und Traktanden gefallen?

Weissenbach: Anfangs 1911 werden Pläne für eine Schmalspurbahn von Baden über Bremgarten nach Zug ausgearbeitet. Bremgarten sollte Verkehrsknotenpunkt zweier Überland-Strassenbahnen werden. Ich habe das Projekt gründlich begutachtet und bin zum Schluss gekommen, diese Bahn könnte niemals rentieren und man möge von diesen Plänen Abstand nehmen.

NjBl: Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges waren die Eisenbahnträume zerschlagen. Heute aber, mehr als hundert Jahre später, werden wieder Neubauprojekte diskutiert. So ist die Rede von einem Tunnel zwischen Rapperswil und Zürich-Altstetten, um die Hauptstrecken leistungsfähiger zu machen. Dieser Tunnel würde unweit von Bremgarten die Reuss unterqueren.

Weissenbach: Ein Tunnel durch das Reusstal? Da verstehe ich die Welt nicht mehr. Tunnel baut man doch durch Berge, nicht unter Flüssen. Aber ein SBB-Bahnhof an einer Hauptlinie wäre eine Riesenchance für Bremgarten. Ich würde alles daran setzen, dass meine Heimatstadt Anschluss an das Bundesbahn-Netz erhielte. Dieses Strassentram über den Mutscheller hat ja wohl kaum überlebt.

NjBl: Doch, doch, die Bremgarten – Dietikon Bahn hat heute ein eigenes Trasse und fährt als S-Bahn im Viertelstundentakt. Die Strassenbahn von DuRiche im Limmattal dagegen ist nach 55 Jahren verschwunden.

Weissenbach: Das Mutscheller-Tram hat überlebt? Das ist ja unglaublich! – Übrigens, mir fällt noch ein, dass ich zu meiner Pensionierung von den SBB eine goldene Taschenuhr erhalten habe, mit fabelhaftem Glockenton. Ich habe das Prachtexemplar dem Kanton Aargau vermacht. Haben Sie Kenntnis vom Verbleib dieser Uhr?

NjBl: Aber sicher, Herr Generaldirektor. Ihre Taschenuhr wurde zur Landammann-Uhr auserkoren und wird beim jährlichen Amtswechsel jeweils dem neuen Landammann des Kantons Aargau übergeben. Sie ist zu einem magistralen Wanderpreis geworden.

Weissenbach: Wie mich das freut! Dass ich so etwas hundert Jahre nach meiner Zeit noch erfahren darf. Lebt wohl, alle zusammen, und haltet Sorge zu Euch und zu den Eisenbahnen!

Reto Jäger

wohnt in Bremgarten, ist passionierter Zugfahrer und stolzer Inhaber einer Aktie der BDWM Transport AG.

Quellen und Literatur:

- Die Eisenbahn-Politik der Gemeinde Bremgarten 1857–1899. Staatsarchiv Aargau (StAAG), DB 01/0821/08
- Bremgarten-Dietikon-Bahn 1902–1969. Festschrift. Hrsg. von W. Zürcher. Wohlen 1969
- Die Reusstalbahn. Projekt für eine elektrische Schmalspurbahn Baden-Bremgarten-Zug und Variante nach Affoltern a. A. Zusammengestellt von J. Andeer. Wohlen 1914
- Hausherr, Paul: Acht Jahrzehnte Eisenbahnpolitik der Gemeinde Bremgarten. Kleine geschichtliche Exkursion zum Ablauf des 40. Betriebsjahres der Bremgarten-Dietikon-Bahn. Bremgarten 1942
- Hausherr, Paul; Heid, Karl: Die Bremgarten-Dietikon-Bahn 1902 – 1952. In: Neujahrsblätter von Dietikon 1968.
- Inäbnit, Florian; Aeschlimann Jürg: Bremgarten-Dietikon-Bahn. Von der Überlandstrassenbahn zur S-Bahn. Jubiläumsbuch 100 Jahre BDB. Leissigen 2002
- Schneider, Boris: Eisenbahnpolitik im Aargau. Diss. Zürich 1959
- Stäuble, Paul: 100 Jahre Wohlen-Bremgarten-Bahn. In: Bremgarter Neujahrsblätter 1978, S. 69 – 79.
- Suter, Peter: Die Limmattal-Strassenbahn. Zürich 2001
- Waldburger, Hans: Die Geschichte der Bremgarten-Dietikon Bahn. o.O. 2003
- Weissenbach, Plazid: Das Eisenbahnwesen der Schweiz. 1. Teil. Zürich 1913