

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 9

Artikel: BDB : zwischen Limmat und Reuss

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774382>

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: 27.12.2024

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

BDB

ZWISCHEN LIMMAT UND REUSS



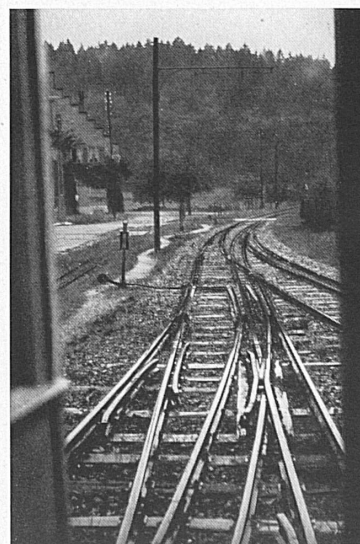
Oben: Die alte gedeckte Holzbrücke im reizvollen Städtchen Bremgarten an der Reuß. — Ci-dessus: Bremgarten, ravissante petite cité des bords de la Reuss, possède ce vieux pont de bois couvert.

Links: Neuer Triebwagen der Bremgarten-Dietikon-Bahn vor dem Obertorturm in Bremgarten. — A gauche: Une nouvelle locomotrice du Bremgarten-Dietikon devant la tour de l'Obertor à Bremgarten.

Der flinken Schmalspurbahn, welche seit bald einem halben Jahrhundert die dichtbesiedelten Täler der Limmat und Reuß, den aufblühenden Zürcher Vorort Dietikon und das inmitten einer weiten Flußschlinge gelegene Kleinstädtchen von Bremgarten miteinander verbindet und darüber hinaus bis nach dem gewerbereichen Wohlen greift, ist eine wechselvolle Vorgeschichte zu eigen, die bis in die Anfänge des schweizerischen

Links: Die Reuß wird bei Bremgarten seit 1912 auf eigenem Trasse überbrückt. — A gauche: A Bremgarten, la voie ferrée franchit la Reuss sur son propre tracé depuis 1912.

Unten: Von Bremgarten-West bis nach Wohlen laufen Normal- und Schmalspur ineinander. In Wohlen besteht Anschluß an die SBB und nach Meisterschwanden am Hallwilersee. — Ci-dessous: De Bremgarten-ouest à Wohlen, la voie étroite est incluse dans la voie normale.



Eisenbahnbaus überhaupt zurückgeht. Da bekämpften sich die Interessen einzelner Landstriche und Ortschaften; hochfliegende Pläne wollten eine Bahnlinie von Brugg reuaufwrts über Bremgarten nach Affoltern am Albis als dem Anschlußpunkt nach dem Gotthard ins Werk gesetzt wissen, während die Kreise im westlichen Freiamt einer Tracfhrung über Wohlen und Muri nach Rotkreuz den Vorzug gaben, die dann als «aargauische Südbahn» auch verwirklicht wurde. Nach Bremgarten errichtete man vorerst nur eine normalspurige Stichbahn von Wohlen her, mit deren Geschäftsgang es von Anfang an nicht zum besten bestellt war. Sie kam 1902 durch Rückkauf an die Bundesbahnen. Fast auf den gleichen Zeitpunkt hin war aber auch die Idee einer elektrischen Schmalspurbahn über den Mutschellen, von Bremgarten ins Limmattal, realisiert, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit Energie lanciert worden war. Nun erst war den langjährigen Wünschen des Städtchens, der Stadt und dem Wirtschaftszentrum Zürich näher gebracht zu werden, Genüge getan. Freilich dauerte es noch ein volles Jahrzehnt, bis auch die Verbindung zwischen den beiden Bremgartner Bahnstationen, über die Reuß hinüber, zustande gekommen war; seit dem Februar 1912 fahren

die Züge der Bremgarten-Dietikon-Bahn bis Wohlen, auf elektrifizierter Strecke, auf der aber, als Kuriosum unter den Schweizer Bahnen, die ursprünglich alleinige Normalspur beibehalten und ihr die Schmalspur mittelst einer dritten Schiene eingefügt wurde. Wie sehr die Bahn der Gegend Aufschwung brachte, beweisen die Frequenzen, die sich seit der Zeit der Postkutsche mehr als ver-hundertfachten: zählte man 1898 noch rund 8000 Gäste, die mit der Post über den Mutschellen führen, so benützten 1902 80 000, 1949 1 337 000 Passagiere die BDB. Dabei hat sich ein überaus reger Pendelverkehr vom Reuß nach dem Limmattal entwickelt: rund 700—800 Abonnenten begeben sich gegenwärtig von Bremgarten, Berikon usw. jeden Morgen mit den Zügen zwischen 5 und 7 Uhr zur Arbeit Richtung Limmattal, über Dietikon, sei es nach Zürich oder nach Baden, und kehren abends zwischen 17 und 20 Uhr wieder nach Hause zurück. Der tägliche Stoverkehr ist für den Betrieb der BDB heute charakteristisch; er wird höchstens an gewissen schönen Frühlings- oder Herbstsonntagen und vor allem am Oster- und Pfingstmontag überboten, da ein traditioneller großer Markt das Volk von weither nach Bremgarten lockt. Der Stoverkehr aber ist für die Bereithaltung von genügend Roll-

material maßgebend. Das Unternehmen ist auch in dieser Hinsicht heute ausgezeichnet gerstet. Neben je zwei vierachsigen Motorwagen von 1912/13 und 1928/32 mit je vier Motoren von 85, resp. 90 PS und einer ganzen Reihe von Anhängern aus den letzten Jahrzehnten stehen ihm drei neue Motortriebwagen aus dem Jahre 1947, mit je vier Motoren von 125 PS, und seit dem Spätherbst 1949 drei ebenso geräumige und elegante Anhängewagen zur Verfügung. Die neuen Fahrzeuge wurden allesamt in der Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren angefertigt; die elektrische Ausrüstung stammt, was den Betrieb anbelangt, von der Maschinenfabrik Oerlikon, hinsichtlich der Lichtenanlage aus der eigenen Werkstätte der BDB. Die 18,3 m langen, 2,5 m breiten Wagen zählen 54, resp. 66 Sitzplätze, dazu je 20 Stehplätze auf den Mittelperrons.

Unsere Bilder auf der nebenstehenden Seite möchten einige Ausschnitte aus dem Betrieb dieser an ihrer Streckenlänge gemessen kleinen, aber für die Gegend lebenswichtigen und erfreulich gedeihenden Bahn vermitteln, die unterwegs prächtige Ausblicke in eine anmutige Landschaft und von der Pahhe des Mutschellen weithin über das Reutal bis zu den Gipfeln der Alpen gewährt.

—e.

LES RENCONTRES INTERNATIONALES DE GENÈVE

6—16 septembre

Les «Rencontres» de cette année, en traitant des droits de l'esprit et des exigences sociales, ne se proposent pas d'aboutir à une formule définitive. Mais un débat paraît nécessaire si l'on tient à dépasser quelques-unes des contradictions qui divisent le monde actuel. Sept grandes conférences sont prévues: «L'esprit et ses exigences», par M. Roland de Pury (Suisse) le 6 septembre; «Vie intérieure et vie active», par M. Alph. de Waelhens (Belgique) le 7 septembre; «La liberté de l'esprit et l'Etat», par M. Galvano della Volpe (Italie) le 8 septembre; «Les

conditions du travail et la vie de l'esprit», par M. Georges Friedmann (France) le 11 septembre; «L'insécurité matérielle et la vie de l'esprit», par M. Georges Duveau (France) le 12 septembre; «La culture et sa diffusion dans le monde entier», par M. Roger Causse (Belgique) le 13 septembre; «Chances et risques de l'esprit», par M. Henri Miéville (Suisse) le 14 septembre.

Huit entretiens publics et gratuits auront lieu avec la participation des conférenciers et de personnalités européennes. Au Grand-Théâtre de Genève, samedi 9 et lundi 11 sep-

tembre, spectacle de gala avec «Pelléas et Mélisande», de Claude Debussy, sous la direction d'Ernest Ansermet; mercredi 13, concert symphonique de l'Orchestre de la Suisse romande, dirigé par Eugène Ormandy; vendredi 15 et samedi 16 septembre, représentations d'une œuvre de Jean Mogin «A chacun selon sa faim», par la Compagnie Hermantier.

Le secrétariat des «Rencontres internationales», 3, promenade du Pin, à Genève, donnera d'autres précisions.

LE RÊVE

Comme je me souviens de cette petite gare au bord du lac! Une de ces petites gares comme il y en a tant, style P. L. M. de prime abord et seulement pour les civils. Pour nous cheminots ce style importe peu, mais quantité d'autres choses telles qu'installations ferroviaires, double ou simple voie, barrières, etc. Mais cette petite gare-là, loin, bien loin à la ronde et sur toutes les lignes était réputée, aussi invraisemblable que cela paraisse, pour son chef de gare. Si j'étais vieux ou chagrin, j'ajouterais aussitôt que jamais plus on ne verra dans ce pays un chef de gare pareil. Qu'avait-il donc de si particulier? Il avait tout simplement manqué sa vocation et était devenu cheminot à la place de militaire. Bien bâti, grand, large

d'épaules et mince de hanches, l'uniforme lui allait à ravir. La démarche, le ton, l'allure, tout cela dénotait une longue habitude de l'uniforme et d'un peu de commandement. Je ne puis mieux le décrire qu'en vous disant qu'il ressemblait assez bien à Eric von Stroheim. Et il le savait! Alors, histoire de rire un brin, nous dosions savamment dans les conversations les prouesses des hommes de guerre fameux avec celles de son héros. Qui, le prochain jour de congé s'en allait à la grand-ville admirer son sosie dans la salle obscure d'un cinéma? Notre chef de gare. Il fallait le voir les jours suivants, le poing sur la hanche, les muscles du visage crisps. Les abonnés qui, du train, regardaient notre chef au moment où il don-

nait l'ordre de départ avec la palette, restaient sidrs devant l'attitude impeccable et un tel déploiement de luxe sobre dans le geste.

Puis vint l'heure de la retraite et il lui fallut quitter sa gare. A ce moment-là, devant son réel chagrin, nous en étions à regretter nos innocentes plaisanteries. Le jour du départ il vint nous trouver en tenant sous le bras un grand tableau encadré. «Voilà, dit-il d'un ton solennel, le cadeau que je fais à ma dernière gare.» C'tait «Le Rêve». Aux dernières lueurs de feux de bivouac, une troupe dort sur la terre nue. Les soldats somnolent enroulés dans leurs capotes. Au premier plan deux jeunes soldats, la tête sur le havresac en guise d'oreillers, parlent, les