

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Band: - (2013)

Artikel: Der lange Weg vom Obertor zum Hammer : zur Vorgeschichte der Bremgarter Eisenbahnbrücke
Autor: Kurmann, Fridolin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965335>

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: 05.10.2024

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

Der lange Weg vom Obertor zum Hammer

Zur Vorgeschichte der Bremgartener Eisenbahnbrücke

FRIDOLIN KURMANN

¹⁾ Stäubli: 100 Jahre
Wohlen-Bremgarten.

Als am 1. Mai 1902 die Bremgarten-Dietikon-Bahn eröffnet wurde, war Bremgarten bereits seit einem Vierteljahrhundert durch die Eisenbahn erschlossen gewesen. Nämlich durch die Linie Wohlen-Bremgarten West der Centralbahn und der Nordostbahn, welche im September 1876 eröffnet und 1902 von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB übernommen wurde.⁽¹⁾ Die neue Linie Bremgarten-Dietikon endete bei der Station Bremgarten Obertor. Zwischen Obertor und Bremgarten SBB, auch als «Bremgarten Hammer» bezeichnet, klaffte eine Lücke. Wer vom Mutschellen her kommend Richtung Wohlen weiter reisen wollte, musste den Weg zur SBB-Station entweder unter die eigenen Füße nehmen oder sich per «Omnibus», wie die Postkutsche damals auch genannt wurde, befördern lassen. Allen Verantwortlichen war klar, dass dieses Hindernis für den durchgehenden Bahnverkehr beseitigt und die Lücke bald geschlossen werden müsse. Dass es 1902 noch nicht so weit war, lag an der Topografie Bremgartens. Sie stellte die Bahnbauer vor etliche Herausforderungen.

**Die Station
Bremgarten Obertor**
bei der Eröffnung
am 1. Mai 1902.
Foto Wikipedia



Die schliesslich realisierte direkte Fortsetzung der Linie vom Obertor auf der Eisenbahnbrücke über die Reuss erscheint uns heute völlig selbstverständlich. Doch das war damals nicht so. Diese Linienführung kam erst aufs Tapet, nachdem sich eine ganze Reihe anderer Projekte zerschlagen hatte. Es ist deshalb reizvoll, der Vorgeschichte der Eisenbahnbrücke etwas nachzugehen und sich dabei vielleicht auch im Gedankenspiel «was wäre wenn...» die Fantasie anregen zu lassen.

Auf Stelzen den Bogen hoch

Die im Jahre 1902 neu eröffnete Linie Dietikon – Bremgarten Obertor war die zurückgestutzte Variante eines viel grösseren Projekts, nämlich einer Strassenbahn von Zürich bis nach Meisterschwanden. Die geplante Linie nahm mit einem Kopfbahnhof beim Friedhof Seefeld am damaligen Stadtrand von Zürich ihren Anfang, führte dann über Altstetten, Schlieren, Schönenwerd (zwischen Schlieren und Dietikon) nach Bremgarten und von hier über Wohlen bis Meisterschwanden. Bis Bremgarten war eine elektrische Schmalspurlinie vorgesehen. Von hier bis Meisterschwanden hätte es je nach Projekt mit Normalspur und Dampf oder elektrisch auf Schmalspur weiter gehen sollen. Der Bahnhof Dietikon übrigens wäre nicht an dieser Linie gelegen, sondern nur über eine Zweiglinie von Schönenwerd aus angebunden worden. Das Projekt, welches insbesondere durch den Bremgarter Stadtrat vorangetrieben wurde, scheiterte einerseits am Desinteresse der Gemeinden Wohlen, Villmergen und Meisterschwanden. Vor allem aber stiess es auf entschiedene Ablehnung der betroffenen Zürcher Gemeinden. Für ein reduziertes Projekt Zürich-Bremgarten erteilte zwar im Februar 1897 der Aargauer Grosse Rat die Konzession, hingegen verweigerte sie der Zürcher Regierungsrat. Erst als das Projekt nochmals reduziert wurde, nämlich auf die Strecke Dietikon-Bremgarten West, erteilte dieser die Konzession für den Streckenabschnitt auf Zürcher Boden. Am 24. Juni 1899 wurde dieses Projekt dann auch vom Bund konzessioniert.⁽²⁾

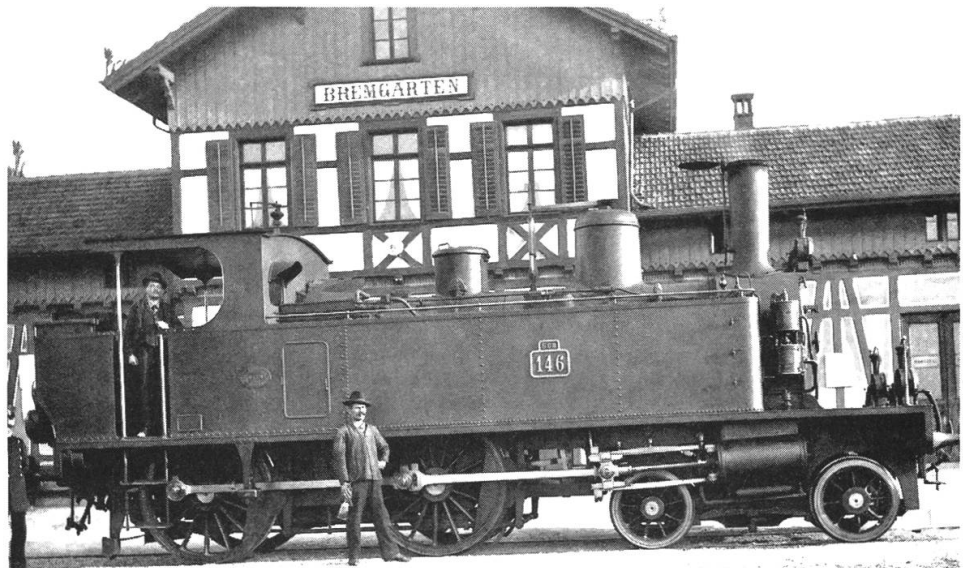
Bereits bei der Planung des Stassenbahnprojekts Zürich-Bremgarten-Meisterschwanden stand man vor der Frage, wie die Bahn über die Reuss geführt werden sollte.⁽³⁾ Da es sich um eine Strassenbahn handelte, war der Verlauf entlang der Strasse naheliegend. Die Strasse, das war in Bremgarten die Marktgasse,

²⁾ *Hausherr: Eisenbahngeschichtliches, S. 71.*

³⁾ *zum Folgenden v.a.: Archiv BDWM. Fortsetzung...*

Das alte Stationsgebäude Bremgarten-West mit Lokomotive vor 1902.

Hier endete seit 1876 bis 1902 die Linie Wohlen Bremgarten der Centralbahn und Nordostbahn (später SBB).



die Bogenstrasse (am Bogen), die Reussbrücke und die Bahnhofstrasse (heute Luzernerstrasse) aufwärts zum Bahnhof West. Der Knackpunkt dabei war, neben der engen Kurve beim «Drei Königen» das starke Gefälle von rund 90 Promille am Bogen. Ausserdem wäre die Holzbrücke für den Bahnverkehr nicht geeignet gewesen und hätte durch eine moderne Konstruktion ersetzt werden müssen. Doch ein solcher Ersatz stand damals ohnehin zur Diskussion. Aber wie liess sich das extreme Gefälle am Bogen auf die erforderlichen maximal 60 bis 75 Promille reduzieren? Eine Lösung skizzierte der Bauunternehmer E. Locher aus Zürich, welcher vom Stadtrat Bremgarten als Experte beigezogen wurde: Das Trassee der Bahn sollte demnach bereits auf der Brücke bei der Bruggmühle anzusteigen beginnen und dann seitwärts auf erhöhten eisernen Pfeilern den Bogen hoch geführt werden. Er präsentierte diesen Vorschlag in einem Referat im Dezember 1894. «Der Referent bemerkte, dass diese Ausführung nicht gerade schön wäre und nicht eine Zierde für Bremgarten würde, aber doch nicht allerdings so, dass aus ästhetischen Gründen die Ausführung dieses Projektes unmöglich wäre.»⁴

⁴Archiv BDWM.
Fortsetzung..., S.3.

Ein Viadukt über Isenlauf

Da sich das Bahnprojekt Zürich-Bremgarten-Meisterschwanden ohnehin zerschlagen hatte, blieb es um die Frage des Reussübergangs für einige Jahre ruhig. Doch als die Bremgarten-Dietikon-Bahn bis zum Obertor gebaut war und sich die neue Bahn als gut frequentiert erwies, wurde die Verbindung zum Bahnhof SBB

im West wieder zum Thema. Bereits im Eröffnungsjahr 1902 lag ein Projekt der Firma Locher & Cie. in Zürich auf dem Tisch. Dieses sah vor, die Bahn von der Station Obertor vorerst in die Lunkhoferstrasse (heute Zugerstrasse) zu führen. «Bis zu den äussersten Häusern des Städtchens» blieb sie auf der Strasse. Etwa auf der Höhe der heutigen Zelglistrasse zweigte sie nach rechts ab, überquerte die Reuss rechtwinklig auf einer Brücke in Eisenkonstruktion und führte dann auf einem 400 Meter langen Viadukt mit 18 Öffnungen zum Bahnhof West. Die so geplante Verbindung zwischen den beiden Stationen wäre 1450 Meter lang geworden. Die Baukosten allein hätten 310 000 Franken betragen, alle Folgekosten eingerechnet, wäre die Realisierung auf 570 000 Franken zu stehen gekommen. Das war offenbar zu teuer; aus Kostengründen lehnte die BDB dieses Projekt ab.

Promenade und Reussbrücke

Der damalige interimistische Betriebsleiter der BDB, Ingenieur Frey, erhielt nun den Auftrag, eine Alternative zum Projekt Locher mit einer Haltestelle auf dem linken Reussufer auszuarbeiten. Auch das Projekt Frey sah vorerst eine Linienführung entlang der Lunkhoferstrasse vor. Doch schon früher als beim Projekt Locher,

Studien zum Reussübergang
in Bremgarten (1902/1910)



Die Skizze zeigt den Verlauf der verschiedenen Projekte zur Verbindung Obertor-Bremgarten West:

- 1) Projekt Locher von 1902 über Zugerstrasse Reussbrücke und Viadukt;
- 2) Projekt Frey von 1903 über die Promenade;
- 3) Projekt 1904 über Markt-gasse und Bogen;
- 4) Projekt 1908 über «Kratzhalde» (Risi) und Unterstadt; 5) definitives Projekt von 1910.

Aus: Paul Hausherr: Eisenbahn-geschichtliches, S. 10

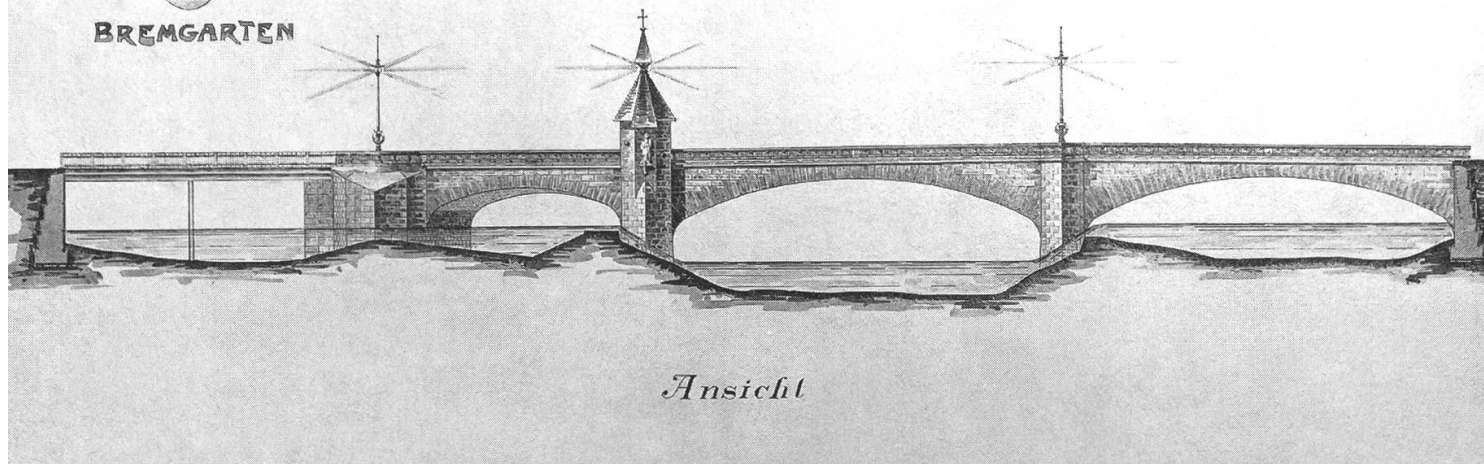
etwa auf der Höhe heutige Sportstrasse / Fliederweg, zweigte die Linie nach rechts ab und gelangte in einer engen Kurve und mit einem Gefälle von 50 Promille in die Reusspromenade. Längs der Promenade und dem Reussuferweg führte sie weiter zum Restaurant «Adler». Dort mündete sie in einer noch engeren Kurve in die neu zu erstellende Reussbrücke ein. Bis etwas oberhalb des St. Josephsheims blieb die Bahn auf der Strasse und erreichte anschliessend auf einem eigenen gekurvten Trassee den Bahnhof West.

Diese Linienführung hätte bloss etwas mehr als die Hälfte des Locherschen Projekts gekostet. Doch sie stiess auf den Protest der Bevölkerung. «Die hübsche und idyllische Reusspromenade, ein beliebter Spazierweg für Einheimische und Fremde» wäre nämlich stark beeinträchtigt worden. Auch bei der Regierung in Aarau fand das eingereichte Konzessionsgesuch keine Gnade. Vor allem verweigerte sie die Benutzung der Zugerstrasse, womit sowohl Freys Projekt wie auch jenes von Locher vom Tische waren.

Marktgasse und am Bogen zum Zweiten

Nun griff man wieder auf die Idee zurück, die Bahn durch die Marktgasse und den Bogen hinunter zu führen. Es stand nun nämlich ein Neubau an Stelle der alten Holzbrücke in Aussicht. Der Stadtrat hatte 1902 ein Preisausschreiben für eine neue Brücke lanciert. Insgesamt 29 Projekte wurden darauf eingereicht, je elf davon sahen eine Konstruktion aus Eisen oder Beton vor, sieben eine solche aus Stein. Den Zuschlag zur Ausführung erhielt jenes der Firma Müller, Zerleeder & Gobat aus Zürich, obwohl es bloss mit dem vierten Preis ausgezeichnet wurde. Gebaut wurde die neue Brücke, wie wir wissen, allerdings nie; noch heute steht die alte Holzbrücke – scheinbar zumindest, denn nach der Verbreiterung von 1957 blieb von der alten Substanz nicht mehr allzu viel übrig. Wahrscheinlich wurde sie deshalb nicht gebaut, weil sie, wie noch zu zeigen ist, für die Bahn ohnehin nicht in Frage gekommen wäre.

Das nun ausgearbeitete Projekt mit der Linienführung durch die Stadt sah vor, die Brücke höher zulegen, um so die Steigung am Bogen auf das zulässige Maximum von ungefähr 70 Promille zu reduzieren. Es wurde den dafür zuständigen Behörden vorgelegt und erlangte am 22. Dezember 1904 die Konzession des Bundes.



**Ansicht der neuen
Reussbrücke wie sie
1902 an Stelle der alten
Holzbrücke geplant war.**
Stadtarchiv Bremgarten
Foto Peter Spalinger

Doch der Realisierung standen grosse Hindernisse entgegen. Das grösste war nach wie vor das starke Gefälle am Bogen. Die neue Brücke von Müller, Zerleeder & Gobat wäre nur unerheblich höher gelegt worden. Damit aber mit dem gleichen Rollmaterial wie auf der übrigen Strecke gefahren werden konnte, durfte die Steigung allerhöchstens 75 Promille betragen. Doch schon dies war eigentlich zu viel, denn nirgends sonst auf der ganzen Strecke betrug die Steigung mehr als 60 Promille. Es stand deshalb auch zur Diskussion, bereits die Brücke vom linken zum rechten Ufer ansteigen zu lassen. Um jedoch die Steigung auf 60 Promille reduzieren zu können, hätte das Niveau der neuen Strasse beim «Adler» um 3.2 Meter über dem alten liegen müssen. Abgesehen von der Beeinträchtigung des Stadtbildes wäre dabei die Zufahrt zur Unterstadt, wichtig für die dortigen Industriebetriebe, zum Problem geworden. Sie wäre nur noch über eine Abfahrtsrampe und eine Unterführung unter der neuen Bogenstrasse möglich gewesen. Dies hätte den Abriss von Häusern und aufwändige Verbauungen erfordert. Die Direktion der BDB kam aufgrund der Expertise von Fachleuten zum Schluss, dass eine Strassenkorrektur am Bogen, welche die Steigung der Bahn unter 80 Promille reduziert hätte, schlichtweg nicht ausführbar sei. Die Eingriffe in das Stadtbild wären zu massiv und die Kosten zu hoch gewesen.

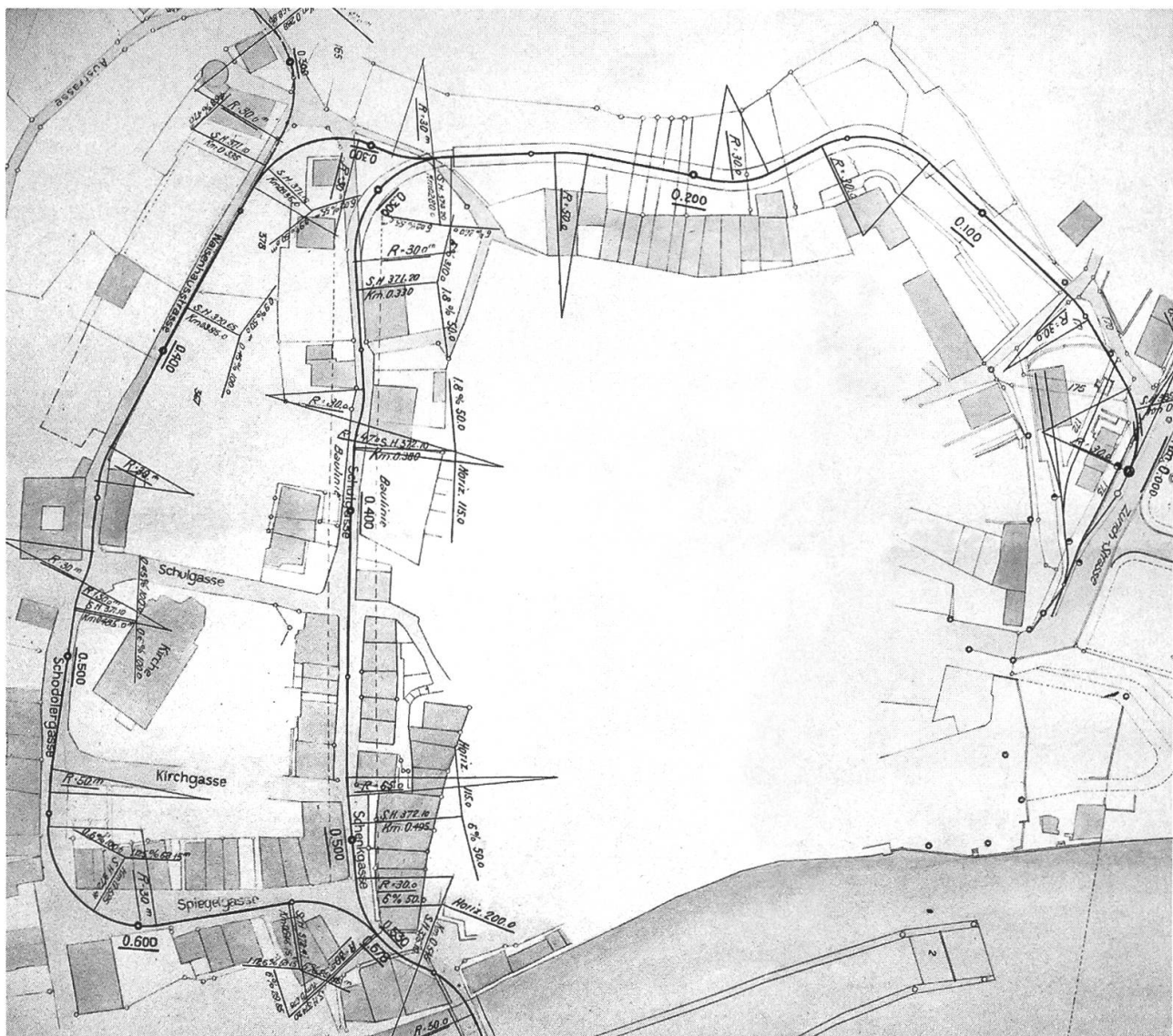
Über die Kratzhalde durch die Unterstadt

Im Jahre 1908 schritt man deshalb zum Studium eines neuen Projektes. Dieses hätte die Altstadt quasi hindurch umfahren und sah folgende Linienführung vor: Von der Station Obertor wird

die Bahn über eine Spitzkehre zwischen der Wagenremise und dem Restaurant zur «Krone» durchgeführt und zieht sich dann mit einem Gefälle von 60 Promille längs der «Kratzhalde» (Risi) abwärts. (Das Umfahrungsprojekt des Büros Faes-Stierli aus den 1980er Jahren lässt grüssen.) Weiter gehen sollte es dann durch die Waisenhausgasse (heute Klosterweg), die Schodolergasse, die Spiegelgasse zum Restaurant «Adler», um dort in die neue Reussbrücke einzumünden. Ein erstes Projekt sah die Linienführung durch Schulgasse und Schenkergasse vor, doch befand man dann diese Gassen als zu eng für eine Bahndurchfahrt. Von der Reussbrücke bis auf die Höhe des St. Josephsheims sollte die Bahn dann wie beim früheren Projekt auf der Bahnhofstrasse (heute Luzernerstrasse) fahren und von dort auf eigenem Trasseee zum Bahnhof West.

Detail der geplanten Linienführung über die «Kratzhalde» (Risi) durch die Unterstadt. Stadtarchiv Bremgarten

Zwar war dieses Projekt gegenüber allen früheren dasjenige, «welches am meisten Aussichten auf Realisierung haben könnte», wie die Direktion in ihrem Bericht schreibt. Doch gab es auch hier gewichtige Einwände. Als grössten Nachteil sah man die Spitzkehre bei der Station Obertor. Sie hätte jedes Mal ein umständli-



ches Rangieren des Zuges nötig gemacht, verbunden mit einem grossen Zeitverlust. Zudem hätte der Bau der Stützmauer längs der Kratzhalde grosse Kosten verursacht. Das Gasthaus zum «Adler» wäre mit einer Ecke der Bahnlinie im Wege gestanden und deshalb zumindest teilweise dem Abbruch zum Opfer gefallen. Nach der Spitzkehre beim Obertor wäre die Bahn noch um zahlreiche weiteren Kurven gefahren; fast zwei Fünftel (37.8%) der ganzen Streckenlänge entfielen in diesem Projekt auf Kurven. Die Fahrt zwischen den beiden Stationen hätte deshalb beinahe eine Viertelstunde (12–14 Minuten) gedauert.

Endlich: direkt über die Reuss

Auch das Projekt durch die Unterstadt wollte den Verantwortlichen «nicht recht gefallen», und erst jetzt begannen sie, die Frage einer direkten Fortsetzung der Linie über die Reuss näher zu prüfen. Gegen eine solche Variante gesprochen hatten offenbar die befürchteten Kosten für ein Viadukt als Fortsetzung der Brücke auf der linken Seite des Flusses. Ein solches Viadukt war im Projekt Locher von 1902 weiter flussaufwärts vorgesehen gewesen. Es könnte sich jedoch erübrigen, errechnete man nun, wenn die Bahn mit einem Gefälle von etwa 60 Promille über ein kurzes Viadukt auf der rechten Flussseite und anschliessend über eine Brücke auf das andere Ufer und von dort über eine mässige Steigung durch das freie Gelände zum Bahnhof West geführt würde. Man ging zudem davon aus, dass sich das Gefälle über die Brücke schliesslich auf etwa 50 Promille reduzieren liesse. (Gebaut wurde dann ein Gefälle von etwa 45 Promille.) Mit einer Streckenlänge von 1087 Metern war diese Linienführung um mehr als ein Drittel kürzer als jene durch die Unterstadt mit 1757 Metern, und der Stromverbrauch würde nur noch etwa die Hälfte betragen. Die Kosten des Baus veranschlagte man mit 400 000 Franken.

In ihrem Bericht vom 10. Juni 1910 befand die Direktion der BDB das Projekt eines direkten Reussübergangs als «sowohl in baulicher als auch namentlich in betriebstechnischer Beziehung die weitaus rationellste Lösung» und empfahl es der Generalversammlung der BDB als definitives Projekt. Diese beschloss am 2. Juli 1910 dessen Realisierung. Kurz zuvor, am 14. Mai und am 3. Juni, hatte endlich der Pachtvertrag mit den Schweizerischen Bundesbahnen für die Linie Bremgarten-West – Wohlen geschlos-

sen werden können. Gemäss diesem Vertrag übernahm die BDB die Strecke für 35 Jahre. So war es ihr garantiert, dass sie den durchgehenden Personenverkehr zwischen Dietikon und Wohlen übernehmen konnte. Der Vertrag war erst nach langwierigen Verhandlungen und schliesslich dank der Intervention von Plazid Weissenbach, dem aus Bremgarten gebürtigen Präsidenten der Generaldirektion der Bundesbahnen, zustande gekommen. Er war eine wichtige Voraussetzung für den Entscheid zum Brückenbau.⁵

⁵Hausherr: Eisenbahngeschichtliches, S.9. Pachtvertrag in: Archiv BDWM, Fortsetzung..., S.19f.

Eisen oder Beton? Der Wettbewerb

Am 3. Oktober 1910 eröffnete die BDB den Wettbewerb für das Projekt einer neuen Eisenbahnbrücke. Es war kein allgemeiner Wettbewerb, sondern er wurde auf zehn eingeladene Firmen beschränkt. Innert knapp zweier Monate, bis spätestens am 30. November 1910, mussten die Projekte anonym und mit einem Motto versehen eingereicht werden. Die Kosten für die Realisierung durften 140 000 Franken nicht überschreiten. Die Wahl des Materials war freigestellt, einzig Holz war ausgeschlossen sowie armerter Beton, der vom eidgenössischen Eisenbahndepartement nicht gestattet wurde. Die Pfeiler der Brücke waren so zu platzieren, dass weder der Betrieb der «Flossgasse» (vermutlich der Durchgang beim Fällbaum) noch der Einlauf in die Industriekanäle wesentlich beeinträchtigt wurde. Als Preisrichter amteten: Ingenieur Dr. Moser aus Zürich; Kantonsingenieur O.Zehnder aus Aarau und der Betriebsdirektor Andeer der BDB.⁶

Eingereicht wurden insgesamt zwölf Projekte, zwei davon als Varianten. Fünf Projekte sahen eine Betonkonstruktion vor, vier eine Eisenkonstruktion und drei Beton für das rechtsufrige Viadukt und Eisen für die Brücke. Mit ihren Mottos betitelt waren es folgende Projekte:

1. «Rundbogen»: Beton
2. «Reuss I»: Beton
3. «Neu nach alter Weise»: Beton
4. «Beton»: Beton
5. «Reuss II»: Beton
6. «Bremgarten I»: Viadukt Beton, Reussbrücke Eisen mit 1 Betonflusspfeiler
7. «Bremgarten II»: Viadukt Beton, Reussbrücke Eisen mit 2 Betonflusspfeilern

⁶Archiv BDWM, Programm für den Wettbewerb einer neuen Eisenbahnbrücke über die Reuss in Bremgarten. 3. Oktober 1910. Zum Folgenden: Archiv BDWM, Dossiers zum Projektwettbewerb.

8. «Reuss III»: Eisen
9. «Reuss III», 2. Variante: Viadukt Beton, Reussbrücke Eisen
10. «Reuss IV»: Eisen
11. «Einfach», 1. Variante: Eisen
12. «Einfach», 2. Variante: Eisen

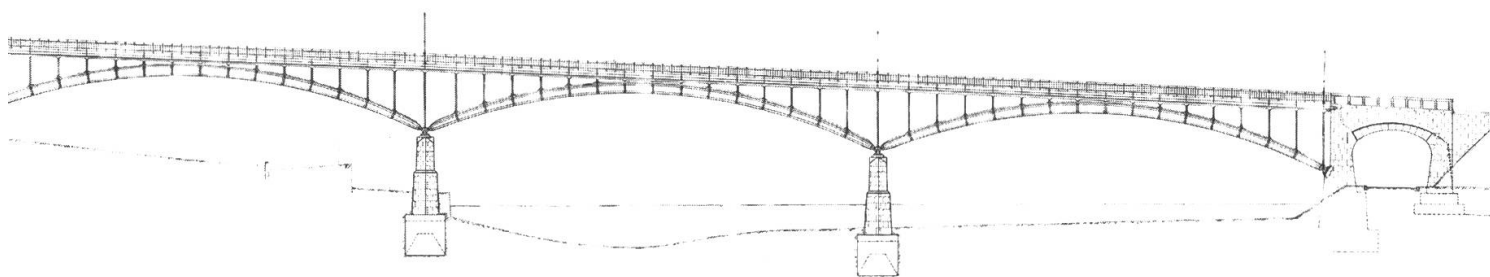
Den ersten Preis sprach das Preisgericht der Betonbrücke «Reuss I» der Firma Locher & Cie. und des Architekturprofessors Gustav Gull aus Zürich zu. Gull war damals wohl der prominenteste Zürcher Architekt. So baute er etwa das Landesmuseum, das Zürcher Stadthaus und die Vorbauten mit Kuppel der ETH Zürich. Der zweite Preis ging an das Projekt «Reuss III» der Vereinigten Werkstätten Nidau & Döttingen in Döttingen, der dritte an das Projekt «Einfach» (Variante 2) der Firma Bosshard & Cie. in Näfels. Eine Ehrenmeldung erhielt das Projekt «Beton» der Firma Müller, Zeerleder & Gobat in Zürich, jener Firma, die den Zuschlag für die geplante neue Reussbrücke am Standort der Holzbrücke erhalten hatte.

Gebaut wurde das Siegerprojekt der Firma Locher. Ihre Brücke prägt seither wesentlich das Postkartenbild von Bremgarten mit. Wie sähe dieses aus, wenn ein anderes Projekt realisiert worden wäre? Von den meisten eingereichten Projekten wissen wir nicht, wie sie ausgesehen hätten, weil die Wettbewerbsunterlagen wieder an die Teilnehmer zurückgingen. Nur von den zweit- und drittprämierten sind noch die Zeichnungen erhalten. Beides wären Eisenkonstruktionen gewesen.

Das Projekt «Einfach» verstand sich als streng funktionale Konstruktion ohne ästhetischen Anspruch. Im Erläuterungsbericht dazu schreibt die Firma Bosshard & Cie.: «Es ist ja im allgemeinen eine Verirrung, bei gewöhnlichen Eisenkonstruktionen von Ästhe-

So hätte die Eisenbahnbrücke auch aussehen können: **Das im Wettbewerb mit dem zweiten Preis ausgezeichnete Projekt «Reuss III»** sah eine Eisenkonstruktion vor.
Archiv BDWM

— *Entwurf zu einer Strassenbahnbrücke über die Reuss.* —
Verbindung der Stat. Oberlor m. Bahnhof Bremgarten S.B.B.



tik zu sprechen, weshalb wir uns lediglich darauf beschränkt haben, möglichst gute Verhältnisse in der Konstruktion zu erzielen und das Detail derselben so zu gestalten, dass eine relativ ansprechende Wirkung erzielt wird.»

Ganz anders das Projekt «Neu nach alter Weise». In dessen Erläuterungsbericht steht unter dem Titel «Architektur»: «Die Architektur der Brücke sucht sich dem Charakter des Städtebildes möglichst anzupassen, d.h. sie sucht sich mit den bescheidenen Mitteln ländlicher Architektur dem Gesamtbilde einzuordnen, so dass eine fremde störende Wirkung der Brücke nicht zu befürchten wäre. Diesem Grundsatz wurde von vornherein sorgfältige Beachtung geschenkt, um das Stadtbild von Bremgarten, das seiner anmutigen Lage und seiner Architektur wegen sozusagen als Wallfahrtsort bezeichnet werden kann, nicht zu schädigen.» Es wäre interessant zu sehen, wie sich die Verfasser diese Anpassung an das Städtebild mit den «bescheidenen Mitteln ländlicher Architektur» vorgestellt hätten. Die Beschreibung erinnert an Heimatstil. Doch das Aussehen auch dieses Projektes ist nicht dokumentiert.

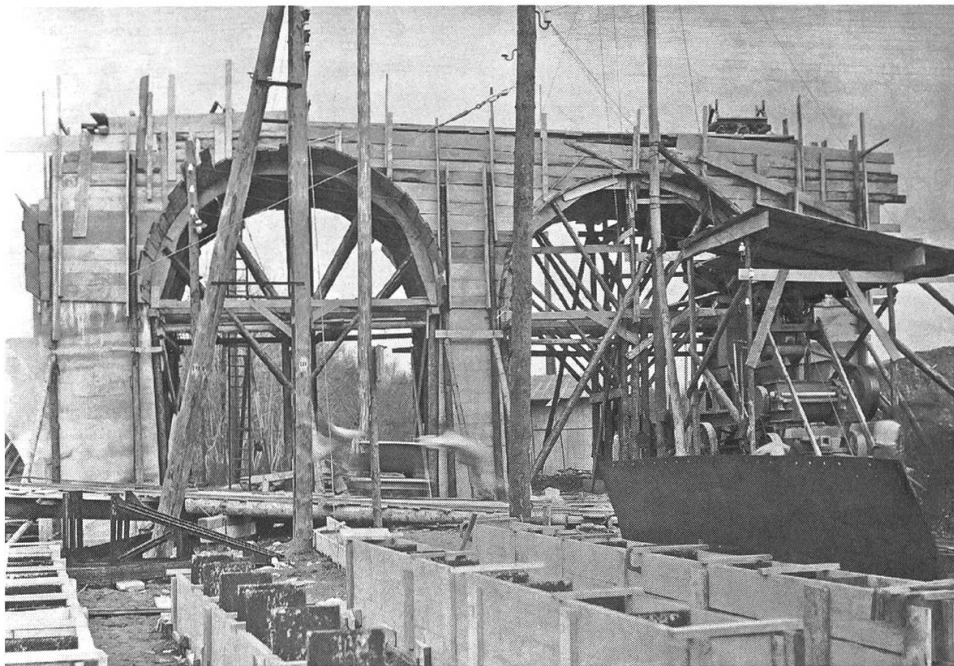
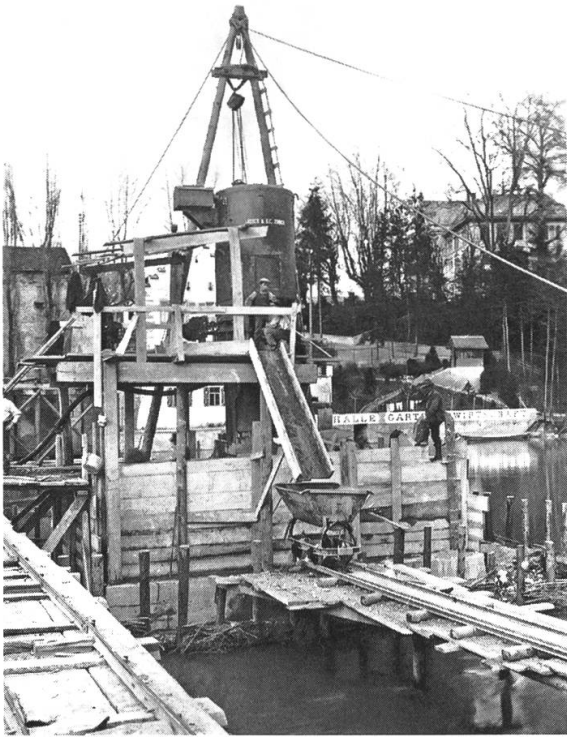
«Bienenfleiss, Spatenklirr und Hammerschlag» – Die Brücke wird gebaut

Am 7. Dezember 1910 prämierte das Preisgericht die eingegangenen Projekte. Anschliessend wurden diese, alle zwölf, während vierzehn Tagen im Saal des Restaurants «Reussbrücke» ausgestellt, damit sich die Bevölkerung ein Bild machen konnte. Die Ausstellung erhielt regen Zuspruch, am ersten Sonntag sei das Ausstellungslokal vom Morgen bis am Abend «über alle Massen frequentiert» gewesen, berichtete der «Bremgarter Volksfreund». Die Druckerei Weissenbach liess es sich nicht nehmen, auf das Jahresende Neujahrskarten mit der projektierten Brücke zu drucken. Sie habe grossen Anklang gefunden, meldete die Zeitung in ihrer Silvesterausgabe 1910, und der Schreiber prophezeite stolz: «Mit erneutem Interesse werden weite Kreise ihre Blicke im kommenden Jahre nach unserem Städtchen wenden, dem dieses imposante Werk entstehen soll.»⁷

⁷Archiv BDWM, Schreiben des Verwaltungsratspräsidenten an die Mitglieder des Verwaltungsrates, 9.12.1910. Bremgarter Volksfreund 14.12., 31.12.1910.

Am 14. Januar 1911 entschieden Direktion und Verwaltungsrat der BDB über die Vergabe der Aufträge und betraute damit erwartungsgemäss die Firma Locher. Bereits zwei Wochen später

**Bauarbeiten an der
Eisenbahnbrücke 1911.**
Archiv BDWM



begannen die Bauarbeiten. Für die Lagerung von Material und für Vorbereitungsarbeiten dienten als Areale auf der rechten Reussseite der Schulhausplatz und auf der linken Seite die Schützenmatte. Zahlreiche Schaulustige verfolgten in den nächsten Monaten das Geschehen auf der Baustelle, denn es gebe «immer etwas zu sehen und etwelche Abwechslung zum gegenwärtigen kleinstädtischen Stilleben», wie der «Volksfreund» bemerkte.⁸⁾

⁸⁾ *Bremgarter
Volksfreund 11.01.,
08.02., 18.02.1911.*



Die Arbeiten kamen offenbar rasch voran. «Um den Bau der neuen Brücke summt es von Bienenfleiss, von Spatenklirr und Hammerschlag», vermeldet der «Volksfreund» am 1. April 1911 beinahe poetisch. Doch es zeigten sich auch unvorhergesehene Hindernisse. Auf der Stadtseite etwa stiess man auf eine «kolossale» Lehmschicht, die ein Einschlagen von Pfählen nötig machte. Auf der andern Seite stand dem Bau eines Pfeilers ein etwa 1500 Kubikmeter grosser Fels im Wege. Auch dies Anlass zu einem Spektakel für das Volk und zu stilistischen Höhenflügen des Journalisten: «Diesen zu beseitigen brauchte es angestrenzter Tag- und Nachtarbeit und wird man diesem mineralischen Teufelskerl mit Dynamit auf den Leib rücken. Über 100 Bohrlöcher durchqueren seinen Rumpf, in denen ca. 5 Zentner Dynamit des Funkens harren, der die ungeheure Sprengkraft in eine gewaltige Eruption verwandelt und ein Beispiel des Triumphs der Technik über die Naturgewalt werden wird. Da man hier ähnliches noch nicht gesehen, haben sich die Ingenieure entschlossen, diesen «Fürtüfel» morgen Samstag mittags halb 1 Uhr loszulassen. Beste Aussichtspunkte alte Brücke und Obertor.»⁹⁾

⁹⁾ Bremgarter
Volksfreund 01.04.1911.



Eine solche Grossbaustelle beschäftigte damals, als noch Handarbeit gefordert war, eine Vielzahl von Arbeitern. Bereits anfangs Februar waren es zwischen 50 und 60 Mann, und später dürften noch bedeutend mehr dazugekommen sein. Wie auf vielen andern Baustellen der Schweiz zu Beginn des 20. Jahrhunderts wird wohl der Grossteil der Arbeiter Italiener gewesen sein. Leider ist kaum etwas über ihre Arbeits- und Wohnverhältnisse zu erfahren. Einem Korrespondentenbericht des «Volksfreunds» ist immerhin zu entnehmen, dass in der Bevölkerung Befürchtungen bestanden, die Italiener könnten Unruhe ins Städtchen bringen. Befürchtungen die sich offenbar nicht bewahrheiteten, wie dieser Korrespondent feststellt, allerdings nicht ohne einige recht süffisante Bemerkungen über diese «Südländer» fallen zu lassen (siehe Kasten).

Italiener

Das wird ein Leben absetzen, wenn einmal der Bau der Brücke angeht, auch andere Bauten gemacht werden, wenn ganze Kolonnen Italiener hier arbeiten, auf der Strasse und noch mehr in den Wirtschaften wird es lebendiger werden, Handorgeln spielen wird man in allen Ecken hören und der melancholische Italiener-Gesang wird ertönen, wo man nur hintreten wird. Ist's so gekommen bis dato? Sicher nicht, es ist fast so still in unsern Mauern wie es immer war, von einem viel bewegterem Leben keine Spur. Die Söhne des Südens arbeiten und werchen des Tages über nach Pflicht und Noten, des abends halten sie sich in ihren Baraken auf, eine Anzahl gibt sich auf und neben dem Lügenbank Stelldichein, aber schon vor 9 Uhr sieht man kein Bein mehr, sie gehen früh zur Ruhe, neue Kräfte zu sammeln für den folgenden Tag.

Ja nun, Krach, Streit und Händel wird es geben, auch gar Ängstliche meinten, unser Polizeiposten werde bestimmt um paar Mann verstärkt werden so lange so viele Italiener hier seien. Auch das ist nicht eingetroffen bis dato, diese Leute haben sich zu frühe und zu grundlos gefürchtet wie letztes Jahr vor dem Halleyschen Komet, unsere beide braven Polizeimänner bekommen noch sehr wenig Mehrarbeit wegen diesen Südländern, es ist gestern abends zwar wieder eine ganze Kompagnie frischer Italiener eingerückt, aber auch jetzt heisst es noch, fürchte dich nicht zu stark, die Leute haben, besonders die lautesten Krakeeler, in Zürich letzte Woche ein erschreckendes Merk-Marx bekommen, dass sie, d.h. ihre Rauflust, für eine Zeitlang stark einzudämmen im stande sein wird, denn ins Käfig gehen diese Männer auch nicht gern, vor dem über die Grenze spediert zu werden, haben sie viel Respekt, an solche Denkzeddel werden sie sich auch bei uns erinnern.

Bremgarter Volksfreund 17. Mai 1911

«Das Grablied gepfiffen und geblasen» – Abschied und Neubeginn

Auch wenn die Arbeiten an der Brücke gut vorangingen, so konnte der Zeitplan doch nicht ganz eingehalten werden. Eigentlich hätte die feierliche Eröffnung der Brücke am 25. Oktober 1911 stattfinden sollen. Zwar wurde Ende September das Gerüst abge-

Bremgarten = Dietikon = Bahn.

Fahrplan, gültig bis 30. April 1912.

Wohlen-Bremgarten-Dietikon.

Wohlen-Billm.	ab	—	6 48	7 35	8 44	9 15	10 47	12 28	12 55	1 55	—	4 24	—	5 57	7 33	9 15	9 50
Wohlen-Oberb.	"	—	6 52	7 39	—	9 18	10 51	12 32	12 58	1 59	—	4 28	—	6 01	7 37	9 19	9 54
B'garten-Bestfät.	"	—	7 06	7 50	8 57	9 31	11 01	12 43	1 10	2 10	—	4 39	—	6 12	7 48	9 30	10 05
B'garten-Oberb.	"	5 35	7 12	7 55	9 01	9 36	11 07	12 48	1 14	2 15	2 43	4 45	5 45	6 20	7 54	9 35	10 10
Zufikon	"	5 39	7 16	7 59	—	an	11 11	12 52	1 18	an	2 46	4 49	5 49	6 24	7 58	an	an
Heinrütli	"	5 44	7 22	8 04	—	—	11 16	12 56	1 24	—	2 52	4 54	5 53	6 29	8 03	—	—
Berikon-Widen	"	5 52	7 31	8 12	9 18	—	11 23	1 05	1 32	—	3 00	5 02	6 00	6 38	8 11	—	—
Rudolfstetten	"	5 59	7 38	8 19	9 25	—	11 30	1 12	1 39	—	3 07	5 09	6 09	6 45	8 18	—	—
Reppischhof	"	6 06	7 45	8 26	—	—	11 36	1 19	1 46	—	3 14	5 16	6 17	6 51	8 25	—	—
Dietikon	an	6 15	7 54	8 36	9 39	—	11 45	1 28	1 55	—	3 24	5 25	6 26	7 00	8 34	—	—
N. Zürich S. B. B.	ab	6 19	8 02	8 52	9 41	—	11 47	1 35	1 59	—	3 40	5 33	6 37	7 07	8 42	—	—
Nach Waden	"	6 44	—	8 42	10 ⁰⁴	—	12 26	2 18	2 18	—	4 30	5 36	—	7 ¹⁷ 7 ⁵⁰	8 45	—	—

Dietikon-Bremgarten-Wohlen.

Von Waden	an	—	6 18	—	8 51	9 40	11 20	—	1 34	1 58	3 39	5 32	6 36	—	8 41	—	—
Von Zürich	an	—	6 43	—	8 41	10 03	11 36	12 24	—	2 16	—	5 35	6 38	7 55	8 44	—	11 56
Dietikon	ab	—	6 50	—	8 54	10 10	11 45	12 26	1 ³⁶	2 19	3 43	5 37	6 41	8 00	8 45	—	11 58
Reppischhof	"	—	7 00	—	9 03	10 19	11 55	12 35	1 46	2 29	3 52	—	6 51	8 10	8 54	—	—
Rudolfstetten	"	—	7 07	—	9 11	10 27	12 07	12 42	1 53	2 36	3 59	5 53	6 58	8 17	9 01	—	12 12
Berikon-Widen	"	—	7 14	—	9 19	10 34	12 19	12 49	2 00	2 44	4 06	6 00	7 06	8 24	9 08	—	12 18
Heinrütli	"	—	7 22	—	9 27	10 42	12 27	12 56	2 07	2 52	4 13	—	7 13	8 32	9 16	—	—
Zufikon	"	—	7 26	—	9 31	10 46	12 31	1 00	2 11	2 56	4 17	—	7 17	8 36	9 20	—	—
B'garten-Oberb.	"	6 45	7 31	8 38	9 38	10 ⁵¹	12 35	1 05	2 15	3 00	4 ²²	6 18	7 21	8 40	9 25	—	12 32
B'garten-Bestfät.	"	6 50	7 36	8 43	9 44	11 01	an	1 10	2 20	3 04	4 53	6 20	an	8 45	9 30	—	12 36
Wohlen-Oberb.	"	7 00	7 46	8 53	9 55	11 12	—	1 18	2 31	3 13	5 02	—	—	8 56	9 41	—	12 45
Wohlen-Billm.	an	7 05	7 50	8 58	10 ⁰⁰	11 17	—	1 23	2 35	3 17	5 06	6 33	—	9 00	9 45	—	12 48

♦ Nur an Sonn- und allgemeinen Feiertagen, sowie am Ostermontag. — ♦ Nur an Werktagen.

baut, doch für den Eröffnungstermin am 25. Oktober reichte es nicht, und er wurde für den 1. Dezember in Aussicht gestellt. Aber auch dann gab es keine Eröffnung. Am 2. Dezember liess sich erst der Anschluss der bisherigen Geleise mit dem Schienenstrang der Brücke bewerkstelligen. Und die Zeitung bemerkte schon etwas ungläubig: «Da die Betriebseröffnung auf den 1. Dezember nicht möglich wurde, können wir uns vielleicht auf eine Überraschung auf 1. Januar gefasst machen.»

Auch Neujahr ging ohne die erwartete Eröffnung vorbei. Am 16. Januar 1912 dann fand die erstmalige Befahrung der Brücke statt. «Von den Blicken einer zahlreichen Zuschauermenge begleitet und einer muntern Jungmannschaft verfolgt, zog zuerst ein einzelner Wagen, nachher ein kombinierter Zug elegant und imposant den neuen Pfad über die Reuss. Es war ein hübscher Anblick von der alten Brücke aus, wie das elegante Gefährt lautlos auf kühn geschaffener Bahn dahineilte, jedem Mitfahrenden entrang sich erfreuliche Verwunderung über die ruhige und schöne Fahrt.» Tags darauf, am 17. Januar fuhr der erste Zug auf Probefahrt nach Wohlen.⁽¹⁰⁾

**Fahrplan der
Bremgarten-Dietikon-
Bahn** nach der Eröffnung
des Betriebs über die
Reuss.

¹⁰⁾ Bremgarter
Volksfreund 17.05.,
20.09., 27.09., 28.10.,
02.12.1911, 17.01.1912.

Schliesslich konnte am 8. Februar 1912 der durchgehende Betrieb Dietikon-Wohlen eröffnet werden, zugleich mit der Einführung neuen Wagenmaterials. Sehr feierlich scheint es nicht zugegangen zu sein, und dem «Bremgarter Volksfreund» war der Anlass nicht mehr als zwei kurze Notizen wert, die sich bescheiden ausnehmen zwischen Berichten über allerlei Konzerte, Unterhaltungsabende, Maskenbälle und ähnliches. Die eine Notiz vermittelt eher Melancholisches: «Das Grablied gepfiffen und geblasen zugleich hat man Mittwoch abend einer Bahn und einer Post, dem Omnibus auf die Bundesbahn, welcher den Verkehr zwischen den beiden Stationen vermittelte. Als der letzte Zug der Bundesbahn [von Wohlen her] eintraf, da liess die Lokomotive einen längern «Todesschrei» ab und vom Bahnhof her kam die letzte Kutsche, begleitet von klagenden Trompetentönen, der Postillon auf dieser Strecke zeigte seine letzte Fahrt an.»

Die zweite Notiz blickt doch etwas in die Zukunft: «So viel zu ersehen war, hatte gleich der erste Tag eine schöne Frequenz an Passagieren. Bald wird es zum Sonntagsvergnügen gelten, von hüben und drüben über die Reuss zu «bähnlen», wie an die schöne blaue Donau! Eine gute Zukunft kann dem Unternehmen nicht fehlen.» Und tatsächlich zog die Bahn am Sonntag nach der Eröffnung eine grosse Publikumsschar an: «Besonders vom Lande her war unser Städtchen das Ziel. Der neue Bahnbetrieb war der Brennpunkt der Bewunderung, die Fahrten über die Brücke und die neuen Wagen zu besichtigen ein Vergnügen. Beim Obertor konnte man lange Zeit eine ganze Festversammlung beobachten, die in Geduld der Züge harrete und die fremden Gesichter hinter Glas und Rahmen auf der neuen «Internationalen» bewunderte.»⁽¹⁾

¹⁾ *Bremgarter Volksfreund* 10.02., 14.02.1912.

**Inserat zur Eröffnung
des durchgehenden
Bahnbetriebs am
8. Februar 1912 im
«Bremgarter
Volksfreund».**

Bremgarten-Dietikon-Bahn.

(Linie ^{von} Wohlen-Bremgarten-Dietikon.)

Eröffnung des durchgehenden Betriebes.

Die Eröffnung des durchgehenden Betriebes Dietikon-Bremgarten-Wohlen findet

Donnerstag den 8. Febr. statt.

Die alten Kilometer-Abonnements sind nur auf der bisherigen Linie Bremgarten-Obertor-Dietikon gültig.

Die Arbeiter-Abonnements sind von diesem Tage an nur in den Zügen, welche spätestens um 8 Uhr morgens in der Bestimmungsstation eintreffen und nach 6 Uhr abends von derselben nach der Abgangstation zurückkehren, gültig. In Zug 79 werden die Arbeiter-Abonnements auch ab Station Wohlen-Bilmergen als gültig anerkannt.

Bremgarten, den 6. Februar 1912.

Die Direktion.



**Postkarte der
Papeterie Wetter**
mit der neuen Brücke
und neuem
Wagenmaterial.
Archiv BDWM

Damit war der lange Weg zwischen Obertor und Hammer am Ziel angelangt. Aus heutiger Sicht ist es erstaunlich, wie spät erst man auf die heute selbstverständliche Lösung einer direkten Fortsetzung über die Reuss gekommen war und wie lange man nach Möglichkeiten gesucht hatte, den Fluss unten am Standort der alten Reussbrücke zu überqueren, trotz schwieriger Topografie. Zwar hätte der kühne Entwurf des Projekts Locher von 1902 in eine andere Richtung gewiesen. Aber vielleicht war der seit Jahrhunderten bestehende und das Stadtbild prägende Übergang bei der alten Brücke so sehr als Selbstverständlichkeit in den Köpfen verankert, dass es schwer fiel, sich etwas anderes vorzustellen.

Fridolin Kurmann

Dr. phil., Historiker, lebt in Bremgarten und ist Mitglied der Redaktionsgruppe der Bremgarter Neujahrsblätter.

Quellen und Literatur

- Archiv BDWM
Fortsetzung der Strassenbahn Bremgarten-Dietikon von Station Bremgarten-Obertor nach Bremgarten S.B.B. und Übernahme des Betriebes der S.B.B. Strecke Bremgarten-Wohlen. Bericht an den Verwaltungsrat 11. Juni 1910. *Unterlagen zum Projektwettbewerb für die Eisenbahnbrücke über die Reuss 1910.*
- Stadtarchiv Bremgarten: 35/5 Verkehrswesen, *Bremgarten-Dietikon-Bahn.*
- Bremgarter Volksfreund
(Vorgängerzeitung des Bremgarter Bezirks-Anzeigers), Jahrgänge 1910 – 1912.
- Paul Hausherr: *Eisenbahngeschichtliches rund um Bremgarten.*
In: 50 Jahre Bremgarten-Dietikon-Bahn 1902-1952, Bremgarten 1952, S. 3 – 11.
- Paul Stäubli: *100 Jahre Wohlen-Bremgarten-Bahn.*
In: Bremgarter Neujahrsblätter 1978, S. 69–79.