

**Zeitschrift:** Bremgarter Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Schodoler-Gesellschaft  
**Band:** - (1960)

**Artikel:** Die Bahnverlegung Bremgarten  
**Autor:** Zürcher, Willi  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-965197>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 09.02.2026

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

# *Die Bahnverlegung Bremgarten*

VON WILLI ZÜRCHER

## *Rückblick*

Mit der Verlegung der Geleise der Bremgarten-Dietikon-Bahn in Bremgarten Innerort wurde eine weiterer gewichtiger Markstein in der Geschichte der Bahn wie auch der Stadt Bremgarten gesetzt. Dadurch ist der östliche Eingang der Stadt grundlegend verändert worden. Es seien deshalb hier die wichtigsten Ueberlegungen, die zu dieser Veränderung führten, festgehalten.

Bereits in den dreissiger Jahren ließ der immer schneller anwachsende motorisierte Straßenverkehr erkennen, daß die bestehende Geleiseführung der Bremgarten-Dietikon-Bahn in Bremgarten Innerort mit ihren beiden Niveaumarkierungen mit der Hauptstraße Zürich—Bern auf die Dauer zu verkehrstechnisch unhaltbaren Zuständen führen müsse. Erschwerend wirkte sich auch der immer reger werdende Rangierverkehr Depot-Bahnhof und Bahnhof-Güterschuppen aus, weil dieser zusätzliche Bahnverkehr ebenfalls über die beiden bestehenden Niveaukreuzungen erfolgte. Es ist der Weitsicht des damaligen Verwaltungsratspräsidenten, Regierungsrat Dr. Paul Hausherr (Bremgarten), zu verdanken, daß bereits Ende der dreissiger Jahre eingehende Studien über die damals noch möglichen Varianten einer Geleiseverlegung an die Hand genommen wurden. Der zweite Weltkrieg mit seiner Verkehrseinschränkung, der

Zementierung etc. verlangsamte dann die Projektierungsarbeiten. Erst als Architekt Josef Oswald (Bremgarten) während des Krieges mit einer ganz neuen Lösung, die eine Verlegung der Geleise hinter das Verwaltungsgebäude der Bahn vorsah, an die Bahnbehörde herantrat, reifte das heute ausgeführte Projekt in seinen Grundzügen fast über Nacht heran. Die während des Krieges sich sprunghaft entwickelnde volkswirtschaftliche Bedeutung der Bremgarten-Dietikon-Bahn trug ebenfalls dazu bei, daß die Planungsarbeiten mit großem Eifer wieder aufgenommen wurden. Obwohl die Pläne für die neue Geleiseführung schon recht früh fertiggestellt waren, vergingen noch einmal neun Jahre, bis man an die Ausführung des Projektes herantreten konnte. Bei den langwierigen Finanzierungs- und Landerwerbsverhandlungen traten immer wieder neue Hindernisse auf, deren Ueberwindung Zeit und Nerven in Anspruch nahm. In zäher Kleinarbeit war es aber schließlich doch möglich, die Interessen des Kantons, der Gemeinde, der Bahn und der tangierten Privaten auf einen Nenner zu bringen, so daß im Herbst 1956 mit den Bauarbeiten für die Geleiseverlegung begonnen werden konnte.

Viel zu reden gab in der Folge noch die Projektierung des neuen Bahnhofgebäudes. Die fortschreitende Teuerung ließ die ursprünglich geplanten «Großraumprojekte» immer kleiner werden und hatte zur Folge, daß schließlich ein Projekt ausgeführt wurde, das sich auf die Befriedigung der reinen Bahnbedürfnisse beschränkte.

Heute ist die Verlegung der Geleise beendet und es darf gesagt werden, daß das ausgeführte Projekt vor allen andern ungezählten Varianten der angestrebten Ideallösung am nächsten gekommen ist. Die spontanen und lobenden Meinungsäusserungen anlässlich der Einweihungsfeier der gesamten Anlage am

2. Juli 1959 waren für die Verantwortlichen wohl der schönste Dank für ihren unermüdlichen Einsatz und ihre Bemühungen im Interesse der Oeffentlichkeit.

### *Die Bauten*

#### a) Geleiseverlegung

Die geplante Geleiseverlegung strebte die Beseitigung der beiden Niveauübergänge auf der Hauptstraße Bern—Zürich sowie die bestmögliche Rationalisierung des Zugs- und Rangierverkehrs an. Die gesteckten Ziele wurden erreicht, indem das Betriebsgeleise an den südlichen Straßenrand der Hauptstraße und indem die Stations- und Rangieranlagen nördlich des bestehenden Depots verlegt wurden. Wohl der wichtigste und interessanteste Bestandteil dieser Bauarbeiten war die Verlegung der Geleise hinter das ehemalige Verwaltungsgebäude der Bahn: eine radikale, aber geradezu ideale Lösung. Nebst der Verbreiterung des östlichen Brückenkopfes der Eisenbahnbrücke über die Reuß mußten 1,297 km neues Geleise mit 1803 Schwellen und 13 neuen Weichen verlegt und eine neue Fahrleitung von 1,600 km Länge gebaut werden. Die Kosten beliefen sich im gesamten auf Fr. 914 948.—.

#### b) Hochbau

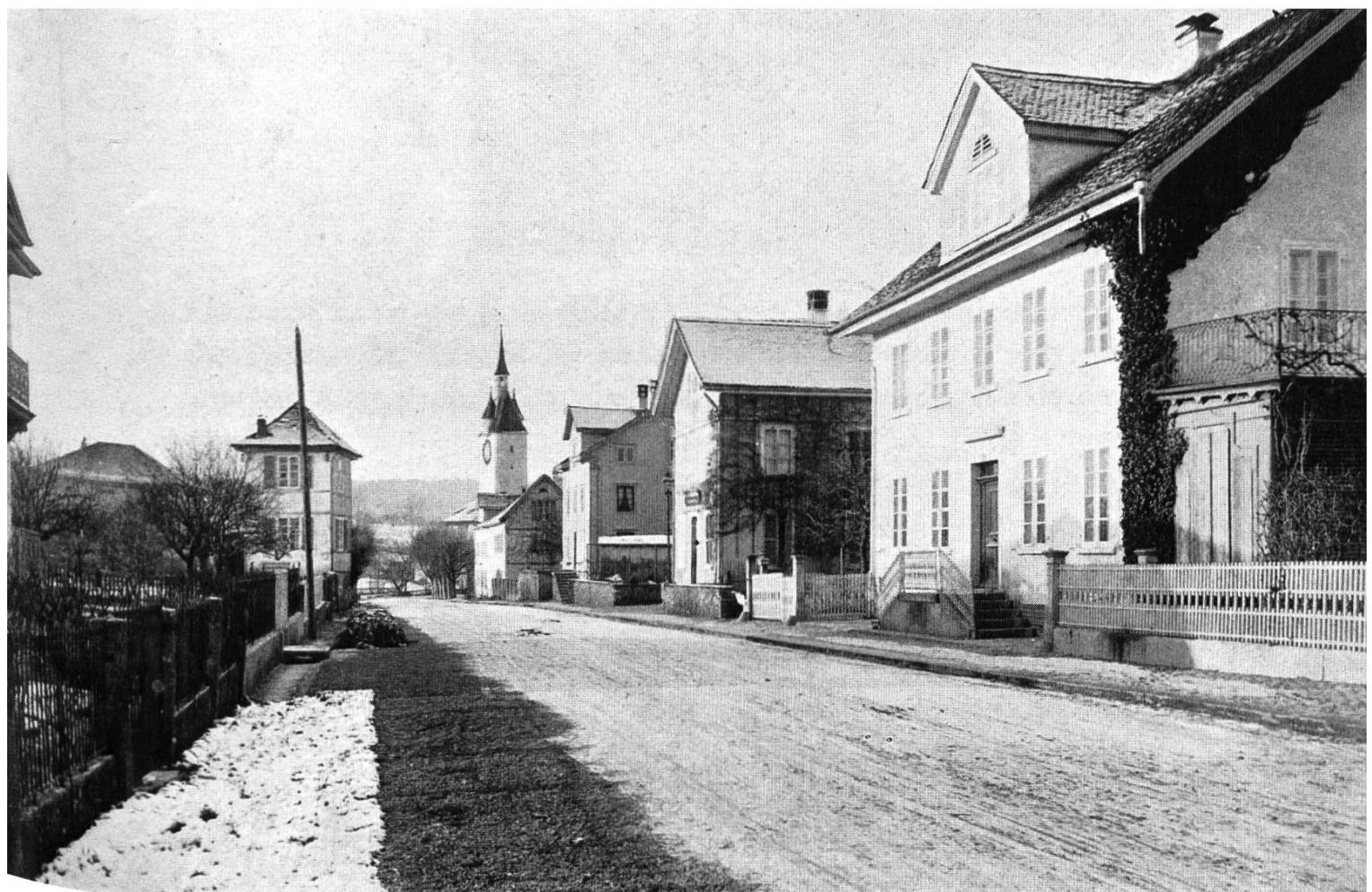
Der geplante Hochbau hatte den Bedürfnissen des Stationsdienstes, des Gepäck- und Güterdienstes sowie der Bahnverwaltung (Verwaltungsräume) zu genügen. Die Lösung wurde schließlich in einem einstöckigen, dreigliedrigen modernen Zweckbau mit Flachdächern gefunden.

Das Hauptgebäude birgt im Keller das Archiv, die Heizung, die Luftschutzräume und die öffentliche WC-Anlage. Das Erdgeschoß nimmt die Räume für den Stationsdienst, die Gepäckabfertigung sowie eine geräumige Schalterhalle auf. Im ersten Stock befinden sich die Räume der Gemeinschaftsverwaltung der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn.

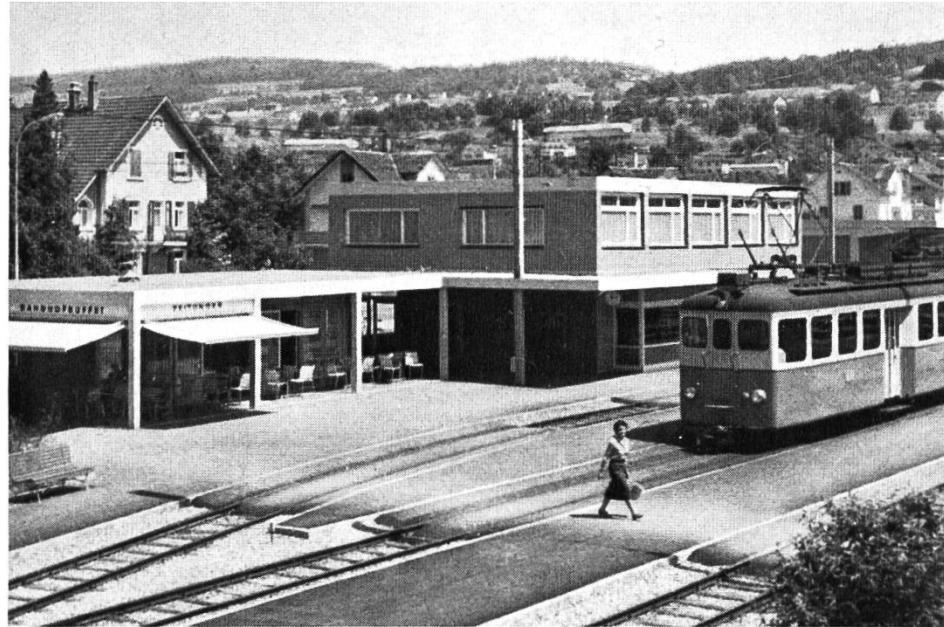
Im Wirtschaftstrakt ist eine geräumige Wartehalle, eine Buvette und ein Kiosk untergebracht. Auskragende Vordächer sorgen dafür, daß sich die Reisenden auch bei Regenwetter im Freien aufhalten können.

Der Güterbau umfaßt die Güterhalle mit beidseits überdachten Verladerampen und enthält im Untergeschoß geräumige Veloland Motorradeinstellräume sowie Vorratsmagazine. Die Freiverladerampe und eine 45-t-Geleise-Straßen-Brückenwaage sind auf der Nordseite dem Gütertrakt angegliedert.

Die in Sichtbeton und Sichtmauerwerk errichteten Hochbauten fügen sich gefällig in das gesamte Landschaftsbild ein und legen Zeugnis für den aufgeschlossenen Geist der Bremgarter Bevölkerung ab. Für alle Hochbauten mußten Fr. 460 435.— aufgewendet werden.



Der Eingang zur Stadt um 1900



Der neue Bahnhof

Fotos: Wettstein, Bremgarten  
Sutter, Bremgarten

