

Zeitschrift: Bremgarter Neujahrsblätter
Herausgeber: Schodoler-Gesellschaft
Band: - (2010)

Artikel: Eine Epoche geht zu Ende : zur Ausmusterung der Triebwagen BDe 8/8
Autor: Fischer, Hubert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965274>

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: 02.01.2026

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

Eine Epoche geht zu Ende

Zur Ausmusterung der Triebwagen BDe 8/8

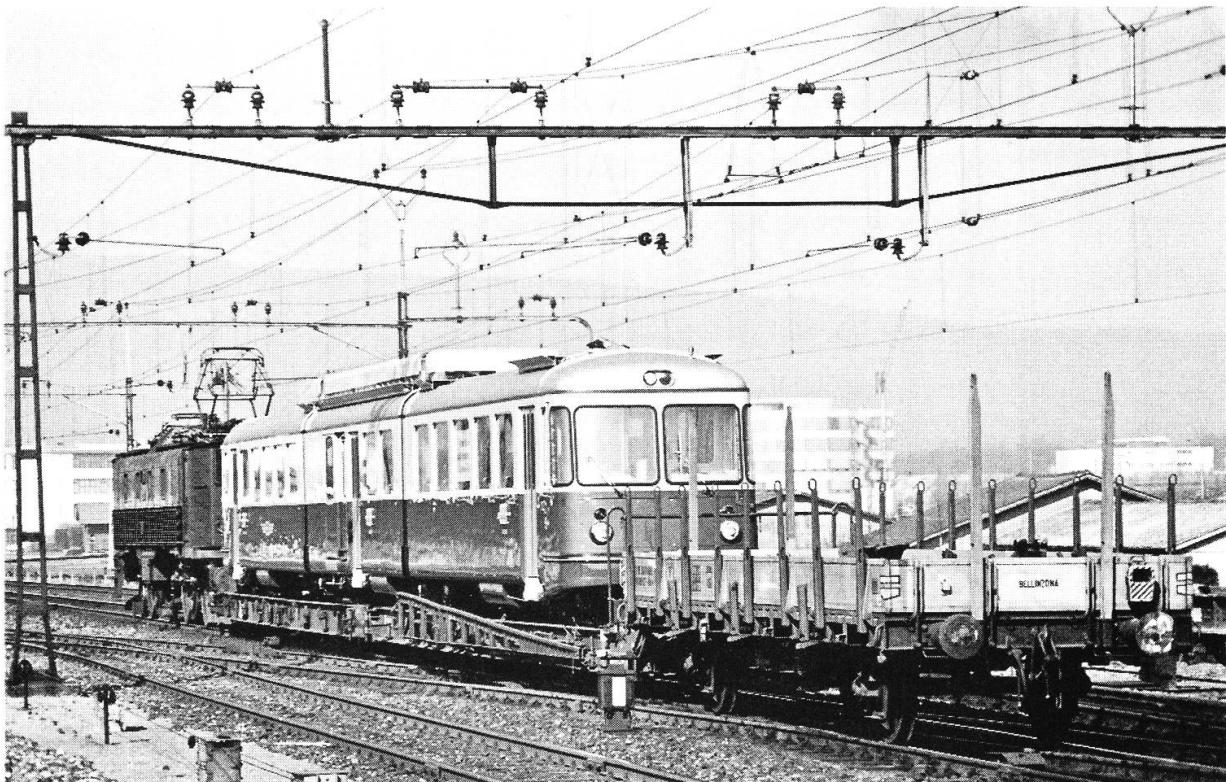
HUBERT FISCHER

In Verlauf der nächsten beiden Jahre wird die BDWM ihre neuen Triebfahrzeuge der Firma Stadler Rail in Betrieb nehmen. Im Zuge dieser Erneuerung werden die bisherigen Fahrzeuge aus dem Verkehr genommen. Dies bedeutet nach vier Jahrzehnten im Dienst auch das Ende für die Triebwagen BDe 8/8. Deren Beschaffung im Jahre 1969 bedeutete damals für die BD einen wichtigen Schritt in die moderne Eisenbahntechnik; ein guter Grund also für einen Rückblick.

Ich kann mich noch knapp erinnern, als die damals neuen Triebfahrzeuge zur BD kamen. Wenn ich heute zurückblicke auf die Technik von damals, so ist dieses Fahrzeug klar ein Teil der Schweizer Industriegeschichte. Im Folgenden setze ich in einem ersten Teil den Schwerpunkt auf die Technik (allerdings ohne einen Bericht für Technikfreaks zu schreiben). Im zweiten Teil sollen einige Erinnerungen an damals wachgerufen werden.

Der BDe 8/8 und seine Technik

In einem Gutachten über den künftigen öffentlichen Verkehr von Wohlen nach Dietikon aus dem Jahr 1965 wurde noch von 10-Motor- und Zugführungswagen gesprochen. Mich interessierte, warum man schliesslich auf die Lösung mit einem derart modernen Gelenkzug kam. So wandte ich mich an Fritz Knöpfel, seinerzeit Chef des technischen Dienstes. Er konnte mir ein paar wichtige Anhaltspunkte geben. So hatten damals schon die Centovalli-Bahn, die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und die Brig-Visp-Zermattbahn Gliedertriebwagen erhalten. Eine wichtige Rolle könnte dabei gespielt haben, dass der damalige Direktor Willy Zürcher als Maschineningenieur aus seiner Studienzeit einen grossen Bekanntenkreis hatte. So entstanden auch gute Verbindungen zur Industrie. Mit der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG

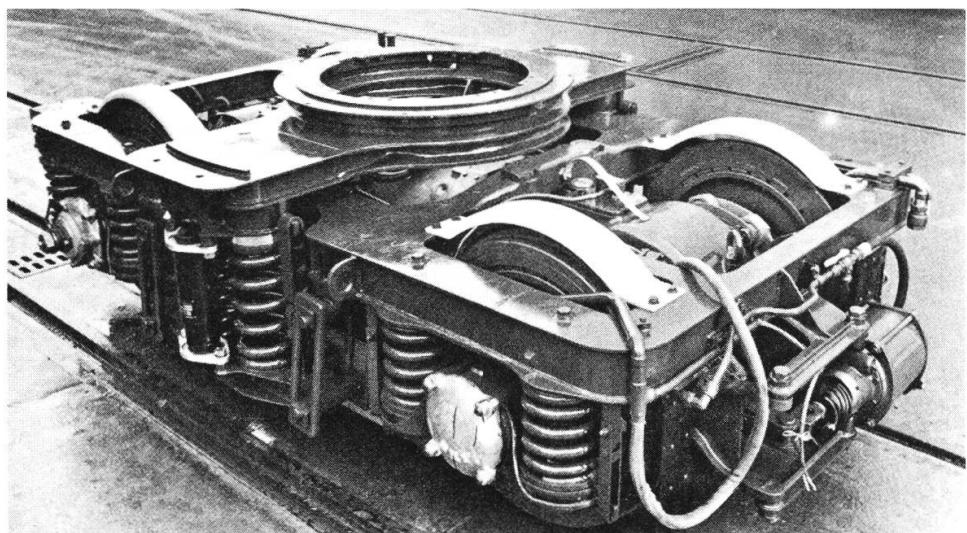


Der BDe 8/8 auf dem Transport nach Bremgarten.

in Schlieren (SWS) und der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) bestanden schon vorher gute Beziehungen, welche später auch bei der Kundenbetreuung wieder von grossem Nutzen waren. Die SWS war zur damaligen Zeit eine sehr innovative Firma und hatte schon Erfahrungen mit dem VBZ Mirage gesammelt. Zudem hoffte sie auf Folgeaufträge anderer Privatbahnen. Ein weiterer Grund für die Vergabe an die SWS könnte die Kostenbeteiligung des Kantons Zürich gewesen sein, ferner der Umstand, dass ein Grossteil der Beschäftigten der SWS aus der Region stammten. Die Gelenkwagenlösung bot zudem die Möglichkeit, dass man auch in den engen Kurven den ganzen Zug durchqueren konnte. Bei einem Wagenzug hätten sich die Übergangsbleche in den engen Kurven so stark verschoben, dass ein Wagenwechsel für den Kondukteur unmöglich gewesen wäre. Ich erinnere mich noch gerne daran, wie ich als Junge immer auf der Plattform über dem Drehgestell stehen wollte. So konnte ich hautnahe miterleben, wie sich der Zug in den Kurven wand.

Am 8. Januar 1969 war es soweit: Der erste BDe 8/8 traf auf zwei SBB-Rollschemeln in Bremgarten ein. Die weiteren folgten jeweils in Abständen von etwa drei Wochen. Bis es aber soweit war, hatten die Ingenieure der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG in Schlieren, welche für den mechanischen Teil zuständig

waren, alle Hände voll zu tun. (Der elektrische Teil wurde in Zürich bei der Maschinenfabrik Oerlikon durch die Ingenieure ausgetüftelt.) Dabei stellten sich folgende Anforderungen: Kürzere Fahrzeiten forderten eine bessere Adhäsion, ein grösseres Fassungsvermögen, den Einmannbetrieb und die Mehrfachtraktion. Auch damals wurde schon von verbessertem Komfort gesprochen, aber noch niemand dachte dabei an eine Klimaanlage. Um das Schleudern auf ein Minimum zu begrenzen, griff man auf ein so genanntes «Monomoteurbogie» zurück, welches schon von den Zweiachsen-Trammotorenwagen bekannt war. Dabei werden die beiden Achsen eines Drehgestelles über die Motorwelle des einen Fahrmotors mit den beiden Getrieben mechanisch gekuppelt.



Eine Neukonstruktion
für den BDe 8/8:
Das Drehgestell.

Neben der elektrischen Widerstandsbremse, die als normale Betriebsbremse dient, und der batteriegespeisten Magnetschienenbremse wurde erstmals eine elektropneumatisch gesteuerte Federspeicherbremse eingebaut. Grundsätzlich werden bei einer Federspeicherbremse die Bremsklötze durch Federkraft auf die Bremsscheiben gedrückt. Um die Bremsen zu lösen, muss mit Druckluft die Federkraft überwunden werden. Auf einfache Weise erklärt: Wenn keine Druckluft vorhanden ist, ein Schlauch reisst oder die Notbremse gezogen wird, bremst der Zug automatisch. Erstmals wurde diese Bremse hier so verbessert, dass sie auch zur Regelung der Verzögerung verwendet werden konnte. Dieses System wurde vorher nur bei Bergbahnen angewandt. Durch die Dosierung des Gegendruckes im Federspeicherzylinder kann sowohl stufenweise gebremst als auch stufenweise gelöst werden.

Neu waren für die BD auch die automatischen BSI-Kupplungen, welche den Wechsel von einer Alleinfahrt in eine Mehrfachtraktion oder umgekehrt bei kurzen Aufenthaltszeiten ermöglichte. Nach dem Anhängen von Fahrzeugen ist eine Bremsprobe vorgeschrieben. Früher hatte ein geprüfter Mitarbeiter die Aufgabe, sich mit dem Bremsstab an den von aussen sichtbaren Bremsklötzen zu vergewissern, ob die Klötze bremsten und sich auch wieder lösten. Da diese Fahrzeuge schwer zugängliche Scheibenbremsen haben, lässt sich diese Kontrolle so nicht durchführen. Deshalb ist jeder Bremszylinder mit einer elektrischen Kontrolleinrichtung versehen, und im Führerpult befindet sich eine optische Anzeige, welche über die Bremsen des ganzen Zugverbandes Auskunft gibt.

Durch die automatische Türschliessung und die gute Übersichtlichkeit konnte auch der Einmannbetrieb eingeführt werden. Jede Wagenseite weist drei vierflügelige Falttüren auf, die vom Führerstand aus pneumatisch betätigt werden.



Damals moderner Komfort: **Die Sitze mit Pressholzschalen.** Sie wurden später mit Polstern ergänzt.

Ein Novum war der hydraulische gefederte, verstell- und drehbare gepolsterte Führersitz.

Die Innenausstattung der Fahrgastabteile galt zu dieser Zeit als äusserst modern. Über den Komfort der tramähnlichen Be- stuhlung aus Pressholzschalen kann man geteilter Meinung sein. Auch die Warmluftheizaggregate sind aus meiner Sicht nicht das «Gelbe vom Ei»: Es ist entweder zu warm oder zu kalt. Und dies ist je nach Sitzplatz noch verschieden. Man erzählt, dass es sogar schon vorgekommen sei, dass einem Reisenden die Gummistiefel schmolzen. Zur Information der Fahrgäste sind Innen- und Aus- senlautsprecher vorhanden. Für die Beleuchtung wurde längs im Fahrgastrum ein Leuchtbau mit Fluoreszenzröhren angeordnet. Die je an beiden Seiten längsseitig montierten Gepäckablagen ge- ben dem Reisenden ein gutes Raumgefühl.

Auch der Stationsvorstand musste sich anpassen. So konnte er nun den Befehlsstab (die Kelle) im Stationszimmer lassen. Neu liess sich der Zug mit dem Wagenschlüssel abfertigen.

Einen bemerkenswert kleinen Teil mit nur 18,8 Prozent des Gesamtgewichtes (50,5 t) beansprucht die elektrische Ausrüstung. Wo normal Teile wie Wendeschalter, Fahrmotorentrennschalter und Stufenschalter eingebaut werden, genügen beim BDe 8/8 zehn Hüpfer (druckluftbetätigter Schütz/Schalter) gleicher Bauart. So konnte die Ersatzteilhaltung auf ein Minimum reduziert werden. Der Druckluft wurde im Winter zusätzlich Sprit zugemischt, was das Einfrieren der Hüpfer verhinderte.

Das Fahrzeug wurde für die weit verbreitete Spannung von 1200 Volt gebaut. Da bei der Ablieferung der Fahrzeuge die Fahr- drahtspannung nur 900 Volt betrug, konnte noch nicht mit voller Leistung gefahren werden. Beim Fahrplanwechsel vom 1. Juni 1969 wurde die Spannung auf 1200 Volt erhöht. Von da an konnten die alten Fahrzeuge nicht mehr auf dem Netz verkehren. Nur an zwei alten Triebwagen wurde der elektrische Teil auf 1200 Volt ange- passt.

Auch an Halterungen für die Fähnchen, welche am Oster- und Pfingstmarkt die Fronten schmücken, wurden gedacht. Diese ge- ben den Markttagen einen festlichen Touch.

Bevor jeder BDe 8/8 die Fabrik verliess, wurde er bei der Fahr- zeugabnahme auf «Herz und Nieren» geprüft. Dabei wurde jedes

Drehgestell auf einer Drehbühne auf die im Pflichtenheft vorgegebenen Grade ausgelenkt. Je nachdem erforderte dies noch ein paar Anpassungen. Somit war gewährleistet, dass auch der engste Radius befahren werden konnte. Nachdem die Fahrzeuge im Bremgarten-West abgeladen waren, führte man eine Abnahmefahrt durch. Dabei wurden alle Sicherheitseinrichtungen wie Totmannpedal, Notbremse usw. überprüft. Die Einhaltung des Bremsweges überprüfte man bei jedem Fahrzeug mittels Schnellbremsung im Wohler Wald. Erst nachdem alle Anforderungen erfüllt waren, konnte der BDe 8/8 seiner neuen Besitzerin übergeben werden.

In kleinen Gruppen wurden die Wagenführer auf dem Fahrzeug ausgebildet. Nachdem sich diese mit den technischen Grundkenntnissen in der Theorie und Praxis auseinandergesetzt hatten, durften sie auf dem Abstellgleis die ersten Meter fahren und sich so mit dem BDe 8/8 vertraut machen. Darauf folgten die Instruktionsfahrten auf der Strecke.

Bei seiner ersten Vorstellung für die Bevölkerung auf dem Bahnhofgelände spielte der BDe 8/8 schon seinen ersten Streich. Als er zurück ins Depot fahren sollte, bewegte er sich um keine Schwelle mehr. Das Personal suchte nach einer Störung und fand schliesslich einen betätigten Notbremsschalter. Auch bei einer Visite des BDe 8/8 1 bei der Frauenfeld-Wil-Bahn war Bremgarter Support gefragt. So wollte der Stromabnehmer einfach nicht hochgehen. Die Ferndiagnose ergab, dass die Schliessstange einer Apparatekastentüre nicht in Endposition war. Daher wurde ein Endschalter nicht betätigt, worauf es den Stromabnehmer sperrte.

Wie andere Diven machte auch unser BDe 8/8 in den 40 Jahren diverse «Liftings» durch. Am auffälligsten war der Wechsel von der Farbkombination Rot/Hellgrau zu Orange/Weiss, welche erstmals 1977 beim BDe 8/8 Nr. 1 ausgeführt wurde. Im gleichen Jahr wurde auch der Zugfunk eingeführt. Die BD war zur damaligen Zeit eine der wenigen Bahnen in der Schweiz mit Zugfunk. Zur Verbesserung des Fahrgastflusses wurden 1986 durch die Firma Stadler beim Triebfahrzeug Nr. 5 im Mittelteil versuchsweise breitere Schwenktüren eingebaut. Es blieb jedoch beim Versuch, und so zeigt sich das historische Fahrzeug noch heute im Ursprungszustand. 1987 bekam das Lokpersonal die schon lang ersehnten Sonnenstoren im Führerstand.

Die Drehgestelle des BDe 8/8 neigten zum Schlingern. Aus diesem Grund wurden in den Jahren 1989/90 durch die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen Anpassungen vorgenommen.

Beim Packabteil wurde nach einem Versuch 1997 definitiv die Trennwand ausgebaut, und es bietet so Platz für Kinderwagen, Velo und Koffer. Auch die Pressholzschalen, welche an das Zürchertram erinnerten, sind unter den Sitzpolstern nicht mehr zu erkennen. Die Aufhebung des Raucherabteils am 31. Mai 1987 wird – je nach Gewohnheit – den Einen mehr und den Anderen weniger präsent sein.

Technische Daten des BDe 8/8

Inbetriebsetzung:	1969	Erbauer:	SWS/MFO
Achsstand DG:	1,90 m	Totaler Achsstand:	29.35 m
Länge:	33,00 m	Kastenbreite:	2.50 m
Gewicht:	50,5 t	Leistung:	597 kW/812 PS
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h	Sitzplätze:	93
Kosten pro Triebwagen	Fr. 1'046'555	Stehplätze:	99

Erlebnisse des Wagenführers Ernst Meier

Mich interessierte, wie damals ein Wagenführer die Einführung eines so modernen Fahrzeuges erlebte. Natürlich war ich auch gespannt auf Anekdoten von damals. Und wer konnte da besser Bescheid wissen als Ernst Meier? Dies war für mich keine Frage. So erzählte er mir an einem kurzweiligen Nachmittag aus seinen Erinnerungen.

Für Ernst war es eine besondere Freude, im Führerstand eines neuen bordeauxroten Fahrzeuges zu sitzen. In den Vorgängermodellen gab es für den Wagenführer nur einen Stehplatz. Trotz moderner Federspeicherbremse vermisste Ernst schon die bisherige Handbremse. Viele Male konnte er zuvor bei schlechten Schienenverhältnissen wie Laubfall, Nebel und Nieselregen mit geschicktem Anlegen der Handbremse den Zug weiterfahren lassen. Der topmoderne, elektronisch gesteuerte Schleuderschutz verursachte vielfach Störungen und funktionierte sowieso nur, wenn er nicht funktionieren sollte. So einmal in einer Sonntagnacht in Rudolfstetten, als der Zug voll mit Soldaten besetzt war. Der BDe 8/8

brachte einfach keine Traktion (Zugkraft) mehr und wollte sich nicht einen Meter weiter bewegen. Da zum Schluss auch das beste Zureden nichts brachte, bat Ernst über Funk den Chef des technischen Dienstes nach Rudolfstetten. Dieser zog die Sicherungen des Schleuderschutzes aus, und die Traktion war wieder da. Natürlich musste nun allen Angehörigen der Armee eine Bestätigung ausgestellt werden für den Grund des zu späten Einrückens.

Auch früher schon, zu Zeiten ohne Zugfunk, hatte Ernst Probleme mit der Traktion. Es war der letzte Zug nach Wohlen, welcher in Bremgarten-West einfach nicht mehr weiter wollte. Ohne lange zu fackeln, bat Ernst die Reisenden, im Zug zu warten. Er holte das Velo aus dem Schuppen und radelte zum Hauptbahnhof. Er informierte den Betriebschef, welcher neben dem Bahnhof wohnte, und holte einen weiteren BDe 8/8 aus dem Depot. Nachdem er mit dem Ersatzzug in West eingetroffen war, konnten die gestrandeten Reisenden umsteigen und mit etwas Verspätung nach Wohlen weiterreisen. Da der Betriebschef und der Chef technischer Dienst die Störung am unmanövrierbaren BDe 8/8 in der Zwischenzeit auch nicht hatten beheben können, liessen sie den defekten Zug auf der Rückfahrt ab dem Bahnhof West anhängen und so zum Depot zurück schleppen.

Eine Neuheit war auch die Magnetschienenbremse. Leider konnte sie nur auf der höchsten Bremsstufe betätig werden, oder, einfach erklärt, erst wenn den Zug verschliffen war: Der Zug beginnt wie ein Schlitten zu gleiten, es wird ruhig unter dem Fahrzeug und später, bei der Weiterfahrt, hört man die an den Radbändagen entstandenen Flachstellen auf die Schienen klopfen.

Auch Ernst machte sich seine Gedanken zu diesem Problem und schlug vor, die neuen Fahrzeuge so zu ändern, dass die Magnetschienenbremse direkt angesteuert werden konnte, ohne zusätzliche Bedienung der elektrischen oder pneumatischen Bremse. Seine Idee wurde jedoch nicht weiterverfolgt. Die Begründung: die Magnetschienenbremse sei keine Betriebsbremse, und die Verwaltung wolle nicht, dass diese als solche genutzt werden könne. So kam der Tag für die offizielle Einweihungsfahrt mit den BDe 8/8 Nummer 1 (AG-Wappen) und Nummer 2 (ZH-Wappen). In Wohlen stiegen die Regierungsmitglieder des Aargaus zu und reisten nach Dietikon weiter, um die Amtskollegen des Nachbarkantons abzuholen. Nach dem Apéro im «Bären» ging die Reise zurück



Ernst Meier
im Führerstand.

nach Wohlen. Unterdessen hatte ganz leichter Regen eingesetzt, und so war im Honeret eine Rutschpartie angesagt. Der Zug wurde vom Depotchef und vom Chef technischer Dienst gefahren. Da nun alle 16 Achsen klopften, meldete letzterer dem Depot, es habe eine Eisenstange im Honeret auf der Schiene gelegen. Da zu dieser Zeit die BDB noch keine Unterflurdrehbank besass, mussten die Flachstellen in mühseliger Handarbeit mit Winkelschleifern ausgeschliffen werden. Mit der Zeit stellte auch die Direktion fest, dass die Zunahme der verschliffenen Züge nicht nur den Wagenführern zugeschrieben werden konnte, und liess einen Druckknopf einbauen, um die Magnetschienenbremse direkt anzusteuern.

Ein anders Naturereignis, welches auch heute noch hohe Anforderungen an den Lokführer stellt, ist der Eisregen. An einem frühen Morgen war die Fahrleitung völlig vereist. Ernst war mit einer Doppeltraktion nach Wohlen unterwegs und wurde vom Depotchef begleitet. Etwa auf der Höhe der St. Josef-Stiftung forderte der Begleiter Ernst auf, eine Stufe zuzuschalten. Das war jedoch des Guten zuviel: Es gab einen Chlapf, und kein Strom war mehr da. Die Schlussfolgerung des Depotchefs lautete darauf, Ernst solle wieder nach seiner Erfahrung und Fahrkunst den Zug nach Wohlen fahren ...

Eine Klimaanlage war zu dieser Zeit noch kein Thema. Da auf dem Führerstand Temperaturen von teilweise bis zu 51 Grad Celsius herrschten, wünschte sich Ernst Sonnenstoren zum Herunterziehen. Doch seine Vorgesetzten hatten für diesen Wunsch kein Musikgehör, und Ernst schwitzte weiter bei der Arbeit. Bei der Konstruktion des BDe 8/8 gingen zudem die Regenrinnen über den Führerstandsfenstern vergessen. So kam es, dass sich bei starken Gewittern während der Talfahrt oder bei einer Abbremsung ein riesiger Wasserfall über die Frontscheiben ergoss. Bis zur Auslieferung des neunten BDe 8/8 war dieser Konstruktionsfehler jedoch behoben.

Neben den Aussenspiegeln schätzte Ernst an diesem neuen Fahrzeug auch noch die Lokpfeife. So konnte er manchen Autofahrer warnen, bevor es zu spät war. Mit den Spiegeln, welche eine gute Übersicht auf die Außentüren ergaben, war es so eine Sache. Wenn sie nach der Einfahrt ins Depot noch einmal geöffnet wurden und es vergessen ging, sie wieder zu schliessen, war am

anderen Morgen bei der Depotausfahrt das Tor «zu klein», und die Aussenspiegel wurden abgerissen. Als Folge wurde eine Weisung herausgeben, dass vor Ausfahrt aus dem Depot alle Spiegel kontrolliert werden müssten. Später wurden sie dann so arretiert, dass sie bei Ausfahrt nicht mehr anstehen konnten. Dafür war die Sicht nach hinten wieder etwas schlechter als vorher. Heutzutage werden die Spiegel wieder in die ursprüngliche Position ausgeklappt, dafür wurden die Depottore entsprechend angepasst.

Früher wurden auch Waren und Post im Gepäckabteil transportiert. Ausgenommen davon waren die Wert-Postsäcke: Die transportierte man sicher im Führerstand beim Wagenführer. Glücklicherweise konnten die Fischkisten, welche von Ebmatingen in der Nacht eintrafen, im Gepäckabteil mitgeführt werden: Das Salzwasser hinterliess im Gepäckabteil einen «guten» Geschmack. Aus diesem Grund musste nach Feierabend im Depot das Gepäckabteil ausgewaschen werden. Leider vertrug sich der Stahlkasten des BDe 8/8 nicht so sehr mit dem ausgelaufenen und im Holzboden versickernden Salzwasser. Eine Chromstahlmulde, welche die Firma Elro lieferte, brachte da eine Verbesserung.

Wegen eines Zusammenstosses, wie er sich am 22. Oktober 1969 in der Heinrüti ereignete, liess man eine ASEGA Zugsicherung einbauen. Dazu wurden am Wagenboden des BDe 8/8, Sender befestigt. Diese nutzte man auch im automatischen Betrieb, um die Hauptsignale auf Grün zu stellen. Dabei war es wichtig, dass der Wagenführer am richtigen Ort, genau bei einem bestimmten Profilposten, anhielt und so die Einschaltschleife zwischen Schienen und Schwelle aktivieren konnte. Bei einigen Triebwagen funktioniert dies einwandfrei, bei anderen nicht. Für die Angestellten der Werkstatt war klar, dass es nicht am Fahrzeug liegen konnte, da ja alle Sender am gleichen Querträger des Wagenbodens montiert waren. Später stellte sich jedoch heraus, dass es die Wagonfabrik Schlieren bei der Herstellung mit den Toleranzen nicht so genau genommen hatte. Die Position der Querträger unter den einzelnen Fahrzeugen wiesen Differenzen von bis zu 80 Zentimetern auf.

In einer stürmischen Nacht führte ein Auszubildender unter Aufsicht von Ernst den letzten Zug von Wohlen nach Bremgarten. Während der vorsichtigen Fahrt passierte es: In der Nähe der



Ernst Meier
in Uniform.

Firma Frey-Hess stürzte eine Tanne genau über das am Wagen angebrachte Zufiker Wappen auf den BDe 8/8 Nr.5. Da noch kein Funk vorhanden war, schickte Ernst den Auszubildenden zu Fuss nach Bremgarten West, um einen VW-Bus zu organisieren. Verzweifelt suchte Hündli-Marie in der Zwischenzeit ihren Koffer auf der Gepäckablage. Sie konnte ihn nicht finden, da er sich durch die Vollbremsung auf der Gepäckablage in Richtung Führerstand verschoben hatte. Die Evakuierung erschwerte sich zusätzlich, da der VW-Bus nicht unmittelbar an den steckengebliebenen Zug herangefahren werden konnte. So musste Hündli-Marie mühsam mit ihren Wochenende-Finken die Böschung hinaufgeschoben werden.

Auch Ernst wurde nicht von Kollisionen mit Personenwagen verschont. An einen Unfall mit einem verletzten Peugeot-404-Fahrer kann er sich noch gut erinnern. Der Lenker fuhr in Dietikon aus einer Garteneinfahrt heraus und übersah den sich nähernden Zug. Das Auto wurde zwischen dem Zug und der Gartenmauer eingeklemmt, und am Zug wurden das Trittbrett und die Türe abgerissen. Schlimmer noch war der Unfall, als auf der Höhe der Kläranlage Rudolfstetten ein Ford Taunus ins Schleudern kam und direkt in den BDe 8/8 prallte. Die erste Achse des Zuges entgleiste und das Auto wurde in mehrere Teile gerissen. Die Lenkerin verstarb, zwei Schwerverletzte wurden mit dem Helikopter und Krankenwagen ins Spital gebracht.

Anfänglich verkehrten die Züge begleitet, ausser nachts. Zu den Fahrgästen eines solchen Einmann-Nachtzuges gehörte einmal eine Rockergruppe mit Seilen und Ketten. Einer dieser Randalierer hielt Ernst einen Schlagring unter die Nase und forderte ihn auf, ihm ein Billett zu geben. Ernst klopfte ihm auf die Schulter und antwortete: «Wenn du schon kein Geld hast, kann dir ja ein Kollege aushelfen!» So zog ein Anderer einen Geldschein, worauf Ernst zum Rocker sagte: «So, hock jetzt ab!»

Das allerschönste Erlebnis von Ernst Meier aus seiner Zeit bei der BD sei hier auch noch festgehalten, obwohl es noch aus der Zeit vor dem 8/8 stammt. Es war an einem Freitagmorgen, mit dem ersten Zug. Am Ende der auch an diesem Tag mühsamen Steigung im Honeret (nach dem Reppischhof), als es schon wieder Richtung Bergfrieden hinunterging, öffnete der Kondukteur die Führerstandstüre und sagte: «Ernst, höre einmal wie Dir die Leute ap-

plaudieren». Die ganze Woche hatten bisher harte winterliche Verhältnisse geherrscht. Die Reisenden verpassten infolge der schlechten Schienenverhältnisse täglich den Anschluss in Dietikon nach Zürich. In jenem Moment waren sich die Pendler jedoch sicher, dass sie erstmals in dieser Woche den Anschluss erreichen würden.

Schelmisch gefreut hat ihn folgendes Erlebnis: Während eines Pausenkaffees im Bären Dietikon sprach ihn ein Mann an. «Ah, du bisch dä, wo eus geschtert de Spass verdorbe hed!». Ab und zu kam es nämlich im Bereich Bergfrieden (in der stärksten Steigung der Strecke) zu Behinderungen. Der Zug kam «ins Schleudern», die Räder drehten durch, weil (grosse?!?) Lausbuben Schmierseife auf die Schienen gestrichen hatten. Ernst sah aber von Weitem, dass die Schienen glänzten. So konnte er frühzeitig mit dosiertem Fahren und Sanden «das Hindernis» passieren.

Es gäbe sicher noch viele Anekdoten aus dieser Ära mit dem BDe 8/8. Vielleicht gibt es ja in der Zukunft mit der historischen Nr.7 einmal eine Extrafahrt, bei welcher diese Geschichten ausgetauscht werden können.

Das Zugsunglück der BDB vom 20. Oktober 1969 bei der Haltestelle Heinrüti

*Erinnerung von Jakob Heierle, damals im Dienst auf dem
Polizeiposten Bremgarten*

Soweit ich mich erinnern kann, ging die Unglücksmeldung durch den Landwirt Zimmermann aus Zufikon Heinrüti ungefähr um 10:30 Uhr telefonisch auf dem Polizeiposten Bremgarten ein. Zu diesem Zeitpunkt befanden wir uns nur noch zu zweit auf dem Polizeiposten, da ein dritter noch dienstuender Beamter bereits früher an einen Verkehrsunfall beim Restaurant «Waage» in Bremgarten ausgerückt war.

Der damalige Postenchef Gfr Stammbach, der kurz vor der Pensionierung stand, erteilte mir den Befehl, an die Unglücksstelle auszurücken. Da wir zu diesem Zeitpunkt noch kein Dienstfahrzeug hatten, fuhr ich allein mit meinem Privat-PW, einem VW-Käfer, in Richtung Mutschellen los. Schon kurz nach Bremgarten bemerkte ich, dass mir aus Richtung Mutschellen keine Fahrzeuge mehr entgegen kamen. Dagegen schloss ich auf eine stehende Autokolonne in Richtung Mutschellen auf. Kurz entschlossen drückte



Zugsunglück bei der Haltestelle Heintrüti.

Am 20. Oktober 1969
stießen zwei Züge
der BDB frontal
zusammen. Das
Unglück forderte
zwei Tote und über
40 Verletzte.

ich konstant auf das Horn und überholte links die ganze Fahrzeugkolonne bis zur Garage Sixer unterhalb des Gutsbetriebes Zimmermann.

Auf der Unfallstelle herrschte ein heilloses Durcheinander. Viele verletzte und teils blutende Fahrgäste der beiden Zugskompositionen irrten auf der Strasse herum. In der Menge konnte ich Landwirt Zimmermann und dessen Bruder erkennen. Ich ordnete an, dass einmal alle verletzten und unverletzten Personen hinter den beiden Zugskompositionen am Wiesenbord auf Hilfe warten sollen, um so die Strasse frei zu bekommen. Landwirt Zimmermann und dessen Bruder übergab ich je eine rote Stablampe um in Richtung Bremgarten und Mutschellen einigermassen den Verkehr zu regeln. Nachdem der Verkehr aus Richtung Bremgarten anrollte, erblickte ich in der Kolonne ein Rot-Kreuz-Fahrzeug. Ich hielt dieses sofort an und ersuchte einen darin befindlichen Arzt und einige Krankenschwestern, den vielen Verletzten erste Hilfe zu leisten.

In der Folge telefonierte ich auf den Polizeiposten Bremgarten und beauftragte Gfr Stammbach damit, sofort alle verfügbaren Aerzte in Bremgarten, die Ambulanz Neeser in Wohlen, sowie das Spital Muri aufzubieten. Weiter ersuchte ich Gfr Stammbach auch, Ambulanz-Fahrzeuge auf dem Waffenplatz in Bremgarten aufzu-

bieten. Es ist zu erwähnen, dass die Polizei zum damaligen Zeitpunkt noch keinen Polizeifunk besass.

Nach den ersten Anordnungen nahm ich einen ersten Augenschein auf der Unfallstelle selbst. Dabei konnte ich nur noch den Tod einer der beiden Wagenführer feststellen. Dies nebst der vielen verletzten Personen.

Gestützt darauf telefonierte ich nochmals mit Gfr Stammbach auf dem Polizeiposten Bremgarten und ersuchte ihn, sofort den Bezirkschef der Kapo Bremgarten, Wm Suter, und den Bezirksamtmann Waldmeier, die sich gemeinsam an einer Festveranstaltung in der Fohlenweide in Bremgarten aufhielten, an den Unfallort aufzubieten. Da keine Funkverbindung zu den Gesuchten bestand, verging mehr als eine Stunde, bis sie auf dem Unfallplatz erschienen.

So wie ich mich erinnern kann, erlag später noch eine ältere Frau ihren Verletzungen im Spital. Das Zugsunglück forderte zwei Tote und mehr als 40 verletzte Personen. Eine Kopie des Polizerapports, den ich vor nahezu 40 Jahren erstellt habe, könnte womöglich beim Bezirksamt oder Bezirksgericht in Bremgarten noch vorhanden sein.

Hubert Fischer

1965, fürt seit 19 Jahren Züge bei der SBB. Lokführer zu sein, ist eine Passion: Hobby und Arbeit sind eng miteinander verbunden.

Er bedankt sich bei Ernst Meier für dessen Mitarbeit sowie bei Fritz Knöpfel, Bruno Notter, Fredy Zobrist, Hans Meier, Gustav Fischer, Hans Steger und Rolf Meyer, Herrenmode, welche ihn mit Ratschlägen und Informationen unterstützten.

Ernst Meier

arbeitete zuerst in der Werkstatt (Depot), danach als Wagenführer und Ausbildner 47 Jahre für die BD. Er war sehr engagiert, und die Tätigkeit erfüllte ihn mit Stolz und Freude. Es ist ein Stück weit «seine Bahn». Im Januar wird er 85 Jahre alt und engagiert sich mit vollem Einsatz und Freude an der Dampfbahn «Furka Bergstrecke».

Jakob Heierle

pensionierter Kantonspolizist, wohnt in Suhr. Zur Zeit des Unglücks leistete er Dienst auf dem Posten Bremgarten.

Quellen

- *Separatabdruck aus der «NZZ», Nr. 381, vom 25. Juni 1969*
- Paul Hausherr u.a.: «*Bremgarten-Dietikon-Bahn, 1902–1969*», Festschrift. Wohlen: Kasimir Meyer's Söhne AG, 1969
- Florian Inäbnit; Jürg Aeschlimann: *Bremgarten-Dietikon-Bahn*. Leissigen: Prellbock Verlag, 2002