

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

Artikel: Meine BDB
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965280>

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>

Meine BDB

IDA K., JOSEF MEIER, RETO JÄGER, HEIDI EHRENSPERGER, BERNHARD GREBER

Seit ihrem Bestehen schafft die BDB, wie sie im Volksmund immer noch heisst, die Verbindung Bremgartens zur Welt. Generationen von Pendlerinnen und Pendlern hat sie täglich an ihren Arbeitsplatz und wieder zurück begleitet. Kurz: Sie ist ein Stück Bremgarter Alltag. Ganze Bücher liessen sich wohl füllen mit einschlägigen Erinnerungen, Erfahrungen, Betrachtungen und Wünschen. Stellvertretend dafür folgen hier fünf Wortmeldungen.

Meine Erinnerungen an die BDB

Ida K.

Ida K., geboren 1923, lernte Damenschneiderin bei Frau Kugel, welche über der Bürstenhölzlfabrik an der Lunkhoferstrasse (heute: Garage Stierli, Zugerstrasse) wohnte und arbeitete. Bis zu ihrer Heirat 1950 wohnte Ida K. an der Schlössligasse im obersten Stock des Hauses Proff (heute Liegenschaft Huser): In jenen Jahren nahm sie den Zug am Bahnhof Obertor zur Arbeit nach Zürich. Nach der Heirat wohnte sie bis im Herbst dieses Jahres an der Luzernerstrasse und stieg am Bahnhof Bremgarten West zu. Sie hatte nach dem Krieg eine Stelle in der Konfektion von Damenbekleidung bei Rosy Brod an der Bahnhofstrasse gefunden, wechselte jedoch nach kurzer Zeit zu deren beiden Brüdern Moritz und Schlomo Wolf an den Milchbuck.

Morgens um 7.00 Uhr fuhr «s Tram», wie man hier der BDB im Volksmund zu sagen pflegte: Es handelte sich zu dieser Stunde vorwiegend um einen Arbeiterzug, der die etlichen Arbeitstätigen Dietikon zuführte, damit sie ab da mit der SBB ihre Bestimmungsorte erreichten. Und voll besetzt waren die Züge des Morgens nicht zuletzt wegen der Arbeiter der Schienen- und Wagons-Fabrik Schlieren, der Micafil Schlieren, der BBC Baden und weiterer Industrien im Limmattal. Daher hatten jene oft Pech, welche erst am Obertor zustiegen, da die Sitzplätze bis Dietikon meist schon be-

legt waren. Diese Massen Arbeiter wollten abends nach der Arbeit wieder heimgeführt werden und ärgerten sich in jenen Jahren des Konjunkturaufschwungs, wenn es unter Müttern Mode geworden war, in Zürich mit ihren Kindern auf Einkaufstour zu gehen, und diese nach dem Bummel die Sitzplätze einzeln in Beschlag genommen hatten. Mit der Zeit lernte Ida zwei Wohlerinnen kennen, welche ihr und einer Arbeitskollegin aus Zufikon Sitzplätze freihielten, was vom «West» her noch möglich war. So bildete sich eine fidele Fahrgemeinschaft von emsigen Strickerinnen, wobei Ida gut und gern eine ganze Socke pro Tag zuwege brachte.

Morgens auf der Hinfahrt nahm das Damengrüpplein meist im Raucherabteil Platz, weil da oft ein Fenster offen stand und frische Luft zuführte (!). Während in den folgenden beiden Bankreihen regelmässig Jasser aus dem Bünztal ihrem Spiel frönten und derweil gerne Witze zum Besten gaben: Dies ärgerte, da es sich nicht um die anständigsten handelte, regelmässig Rösy B., welche jeweils kreidenweiss um die Nasenspitze anlief. Was die Herren umso mehr anstachelte, noch deftigere Kostproben aufs Tapet zu bringen ...

Damals verkehrte die BDB bereits mit einer Einheitsklasse, unterschiedliche Klassen gab es auf dieser Strecke nicht (mehr).

In jenen Jahren während des Krieges und danach befuhr noch altes Wagenmaterial die Strecke, zum Teil sogar aus den Anfangsjahrzehnten der BDB. Zum Rollmaterial selbst zählten unter anderem die «Belgier», längere Kästen, die mit ihrem Mittelabteil gerne zum Jassen benützt wurden. Die Postwagen rumpelten mit, und in den Sommermonaten gehörten die Sommerwagen mit ihren Vorhängen, die man bei Bedarf zuziehen konnte, zum gewohnten Bild. Die Kriegsjahre blieben nicht zuletzt in besonderer Erinnerung, weil die Fahrgäste oft wegen gedrosselter Heizleistung auf den Fahrten in den kälteren Jahreszeiten froren.

Mit neuem Wagenmaterial nach dem Krieg wies die Bahn auch Toiletten auf. Allerdings war es vielfach ab Bremgarten schon nicht mehr möglich, dass diese von empfindlichen Gemütern benutzt werden konnten, weil die Sauberkeit bereits sehr zu wünschen übrig liess. In der Folge wurden die WCs wieder geschlossen, da es das Bahnpersonal leid war, dauernd für Reinlichkeit sorgen zu müssen. Dafür war das Einsteigen bei den neueren Wa-

Gültig - Valable - Valevole - 2 -

vom du dal } 10. August 1925

bis u. mit au al } 29. September 1925

zwischen entre fra } Bremgarten

und et e } Wohlen

über via } _____

tür pour per } Tony Tötter, Lehnsochter

Fr. 8. 30 Cl.

III. Classe

Unterschrift des Abonnenten: - Signature de l'abonné. - Firma dell'abbonato:

Tony Tötter, Bremgarten

Bremgarten-Dietikon-Baum

- 6. AUG. 1925

Betriebskontrolle

Bremgarten (Aargau)

228

Keller

BDB-Abonne-
mente von 1923,
1956 und 1957.

- 1 -

Abonnement - Abbonamento

für - pour - per

Schüler und Lehrlinge

écoliers et apprentis - scolari ed apprendisti

Offen vorzuweisen

A présenter ouvert - Da esibirsi aperto

Bremgarten

- 1.FEB1956

Das Abonnement ist persönlich
es darf also nur von der Person
benutzt werden, für die es ausge-
geben wurde; es muss von dieser
vor der Benutzung mit Tinte unter-
zeichnet werden.
Es berechtigt zu einer
Hinfahrt zwischen 00 und 11 Uhr
zu einer Rückfahrt zwischen 11 und
1 Uhr des folgenden Tages. Mass-
gebend ist die fahrplanmässige Ab-
fahrts- u. Ankunftszeit. Einschrän-
kungen in der Benutzung gewisser
Züge siehe Fahrplan.
Jede missbräuchliche Benutzung
des Abonnements oder die An-
derung der darin enthaltenen An-
gaben hat seine sofortige Beschlag-
nahme zur Folge. Massnahmen
zivil- oder strafrechtlicher Natur
bleiben überdies vorbehalten.

Monat: Persönliches Arbeiterabonnement S. 31 2. Kl.

DEZ. 1957 Fr. 11.-

12

Bremgarten
nach und von
Wohlen

Unterschrift des Abonnenten:

Tony Tötter

Siehe Rückseite

01252

gen etwas bequemer als bei den alten mit ihren hohen Tritten, umso mehr, als in jenen Jahren Damen noch kaum Hosen trugen.

Eines der ersten Abonnements von Idas Vater, der damals in der «Korki» in Dietikon arbeitete, kostete zwischen neun und zehn Franken pro Monat, später zwischen elf und zwölf Franken. Ihr eigenes nach Zürich kam auf etwas mehr als 19 Franken zu stehen. Und kontrolliert wurde scharf von den jeweiligen Kondukteuren, welche die Züge begleiteten. Bürgisser, Seiler, Fischbach, Loosli, Gottstein, Stäger, Kohler und Quadri lauteten die Namen der damaligen Zugbegleiter, die es zum Teil mehr als genau nahmen.

Bis um 18.00 Uhr dauerte die Arbeitszeit Idas, und oft reichte es nicht, den Zug um 18.10 Uhr heimwärts zu erwischen, weshalb sie bis um 18.40 Uhr auf den nächsten Anschluss warten musste ...

Gut erinnern kann sich Ida K. noch an den Bahnhof Obertor und den Wagenschuppen, der nahe beim Rain zum Polizeiposten hin stand; und an den Kohlenkeller, der sich unter jenem Strassenstück befand, das zwischen Bahnhof und «Krone» zur Stadt hin führte. Dort, am Hintereingang zum Bahnhof und gegen das kleine Wagendepot hin, befanden sich auch die Toiletten, welche vor allem an heissen Tagen unerträglich stanken. – Die dem Bahnhof angegliederte gute Wirtschaft führte dannzumal Herr Leisinger, und auch das «Kreuz» war gut und gerne besucht, weil es schon am Morgen geöffnet hatte und den einen oder andern mit einem ersten Schnaps zur Arbeit stärkte. Als Kehrseite der Medaille erwiesen sich diese Lokale als Absteige für all jene, welche nach der Heimkehr von der Arbeit noch nicht gleich nach Hause wollten und die Zeit vergassen ...

Anekdotli aus der Jugendzeit

Josef (Tschösj) Meier

Von 1968 bis 1972 machte ich meine Lehre in der Wagonfabrik Schlieren. In dieser Zeit wurden die BDe 8/8 gebaut. Irgendwo habe ich sicher auch mal eine Schraube montiert ... Wir Jungen sind also mit dem Zug zur Arbeit gefahren. Dabei sorgten wir auch für Lausbubenstreiche. So haben wir etwa versucht, mit den Glühbirnen der alten Wagen die «vorbeifahrenden» Leitungsmasten zu treffen. (Das haben wir nur einmal gemacht.) Im Winter, wenn es zu kalt

war, um die Fenster zu öffnen, deponierten wir die Birnen in einem Netz für die Kofferablage. (Das haben wir mehrmals gemacht.) Zum Glück wurden wir nie erwischt. Das hätte was abgesetzt!

Und zu guter Letzt: Früher gab es noch keine gleitende Arbeitszeit. Am Morgen und am Abend verkehrten die sogenannten «Arbeiterzüge». Die Fahrgäste waren in fast jedem Zug in etwa immer die gleichen. Hinten und vorne gab es im Fahrgastraum Einersitze. Jeweils am Abend sass auf einem solchen Einersitz immer Frau Mathis von der Unterstadt. Das war <ihr> Sitz. Oft setzte sich dann einer von uns Jünglingen darauf. Wir freuten uns auf das darauf folgende Spektakel. Es gab Zeter und Mordio. Frau Mathis rief: «Ihr Schnuddercheibe ... ich habe mehr Geld als ihr alle zusammen ... fahr ab, das ist mein Sitz» und so ähnlich, und das in forschem Ton. Das Gelächter war uns sicher.

Und: Der Kondukteur Galli (vor dem hatten alle Angst) hat jeweils die Billetzange auf die Füße gehauen, wenn jemand die Füße auf die neuen Polster abstellte. Ja, ja, das waren noch Zeiten ...

Und: Einmal erwachte ich in Bremgarten am Abend neben dem Depot, nachdem der Wagen dort abgestellt wurde

BD-Geschichten

Reto Jäger

In den frühen 1980er Jahren wurden die damals noch fast neuen orangen Triebwagen von einem Kondukteur begleitet. Einer dieser Uniformierten war mir bis anhin als mürrischer Typ aufgefallen. Doch dann kam der Tag, an dem ich meine Meinung änderte. Ich sah, wie ein älterer Herr durch den Zug wankte und verzweifelt die Toilette suchte. Schnell realisierte der Schaffner die Not des Mannes: «Die neuen Züge haben kein WC mehr,» wandte er sich an den Reisenden, «doch wir sind gleich auf dem Mutschellen. Da finden Sie noch eines im Stationsgebäude. Wir warten auf Sie.» Der Kondukteur hielt Wort, und der Zug setzte sich erst wieder in Bewegung, als der erleichterte Passagier glücklich zurück an Bord war.

Auf die Pünktlichkeit der BD konnte man sich verlassen. Wie immer wollte meine Frau auch diesen Morgen in letzter Minute das Bähnli erreichen. Doch da geschah etwas Einmaliges. Der Zug war schon weg, eine halbe Minute zu früh! «Verrecktecheib», entfuhr

es Stationsvorstand Dubler, als er meine Frau verdutzt und ungläubig aufs Perron hasten sah. «Chömedsi!», rief er ihr zu, zog hastig seinen Hut ab und verfrachtete meine Frau in sein Privatauto. Dann nahm er die Verfolgung auf. Im Heinrütirank war der Zug eingeholt. Von dort an verlief der Tag wieder in geordneten Bahnen.

In einer Silvesternacht in den 1980er Jahren: Nur vereinzelt sassen einige Passagiere in der BD. Wie immer ging der Kondukteur von Abteil zu Abteil. An diesem Abend hatte Ernst Meier Dienst. Doch für einmal wollte er keine Fahrausweise sehen. Er streckte jedem Passagier seine Hand hin, schüttelte kräftig, lächelte herzlich und wünschte allen Glück und Gesundheit zum neuen Jahr.

Ja, Herr Mehdorn, wir lieben unser Bähnli

Heidi Ehrensperger

Natürlich weiss ich, dass es nicht mehr BDB heisst – drei Buchstaben klingen in meinen Ohren aber rhythmischer als BD. Meine Erinnerungen an das Bähnli reichen weit zurück: 1963 wurde im Fasnachtsumzug köstlich dargestellt, in welche Nöte die Passagiere geraten werden, wenn die Toiletten bei den neuen Waggons fehlen. Das hatte ich damals als Kinderzeichnung festgehalten und meiner Schwester nach London geschickt. So sah auch sie in der Weltstadt, welche Themen das Freiamt beschäftigten und in welch tollem Kostüm das «Marieli Isler» vom Hutgeschäft Isler in Wohlen damals das neue Bahnfahren karikierte.

Als ich im Lehrerseminar war, fuhren eben diese neuen Züge, und wir wurden von den damaligen Kondukteuren in Uniform tüchtig angeschnauzt, wenn wir uns unflätig benahmen. Sie hatten ja Recht ...

Grossen Respekt habe ich vor der Konzentration, die Wagenführer brauchen, wenn sie in Dietikon durch den Feierabendverkehr fahren müssen, das braucht ja Nerven! Umso schöner, wenn ihnen dabei der Humor nicht vergeht. So haben wir einmal an einer Fasnacht als Pinguine verkleidet, an einer Station den Wagenführer gefragt, wo es denn zur Antarktis ginge. Wir kamen ins Gespräch, und er fragte uns, welchen Weg zur Antarktis wir denn nehmen wollten. Weil unser nächstes Ziel die Waldhütte im Wohler Wald war, hielt er extra für uns dort in der Nähe an.

Dann denke ich mit Wehmut an die schönen Plakate, die in den Achtziger Jahren im Wartehäuschen Wohlen-Oberdorf aushingen – nicht lange leider, denn sie waren bald überschrieben und zerrissen. Diese Plakate waren von namhaften Künstlern gestaltet – gibt es wohl noch Exemplare, und wäre das nicht einmal eine Ausstellung an einem geschützten Ort wert?

Wenn ich mit der Deutschen Bahn fahre, kommt mir Herr Direktor Mehdorn in den Sinn, der sich bei seinem Besuch in Bremgarten wunderte, dass wir unser Bähnli lieben – ja, Herr Mehdorn, das ist so! Unser Bähnli macht uns unabhängig, bringt uns in Richtung Weltstadt Zürich – tagsüber sogar im Viertelstundentakt – und von dort auch mitten in der Nacht wieder zurück. Das ist doch was!

Wenn ich für meine Arbeit unterwegs bin, habe ich oft sehr viel Gepäck bei mir, Rollkoffer voller Bücher und Papiere. Deshalb bin ich extrem dankbar für die ebenerdigen Einstiegsmöglichkeiten. Dies wird sicher auch bei der nächsten Generation der Wagen so sein. Ich freue mich auf die neuen Zugkompositionen und hoffe sehr, dass ich dann die spektakulären Sonnenuntergänge im Westen oder klare Alpensichten wieder ohne Löchlimuster geniessen kann. Das wäre mein Wunsch an die nächste Zukunft: Bähnli ohne Reklame, die die Fenster zudeckt.

Von der Eisenbahn zum Diamant

Bernhard Greber

Wie viele andere pendle ich täglich von Bremgarten nach Zürich, vor 30 Jahren noch mit dem Auto über den Mutschellen in das Industriequartier. Das lief damals noch recht flott. Bald jedoch hatte ich keinen Parkplatz mehr, arbeitete in der Binz oder Innenstadt, und ein Wechsel auf die Bahn drängte sich auf. Aber wie pfiß im Winter doch der kalte Wind über das Perron in Dietikon, und der Anschlusszug wollte und wollte nicht kommen. Sieben bis zehn Minuten wartete man in der Kälte. Endlich kam der Zug mit beschlagenen Fenstern, und man zwängte sich zwischen die anderen Passagiere. Dafür wurde der Zug noch von einem Stationsvorstand abgefertigt. Einmal sagte mir der Bahnhofsvorstand, nachdem ich hechelnd vom Veloständer zum Zug hetzte, er sei froh um mich, immer wenn er mich auf den Zug springen sehe, sei er sicher, dass er den Zug keine Sekunde zu früh abgefertigt habe.

Ein Abstecher nach New York zeigte mir, dass man auch in dieser Grossstadt auf den Zug und Bus setzt, wobei der Zug eindeutig die bequemere und schnellere Variante war. Auch hier kombinierte ich Velo und Zug, mit New Jersey Transit und Path-Train wechselte ich statt über den Mutschellen unter dem Hudson River durch von New Jersey nach New York (ähnliche Verhältnisse Stadt-Land wie Aargau-Zürich). Den Rest vom World Trade Center an die Wall Street machte ich zu Fuss.

Zurück in der Schweiz staunte ich nicht schlecht über die neuen Triebwagen der BDB: komfortabler Einstieg, etwas mehr Platz. Die Infrastrukturbauten begannen, welche erst jetzt abgeschlossen werden. Unterdessen ist die ganze Familie mit GA ausgerüstet, das Auto steht meistens in der Garage. Mein grünes Brompton Faltvelo habe ich sehr oft dabei, denn die «Last Mile» lege ich gerne mit dem grünen Flitzer zurück und ein Faltvelo wird gratis transportiert.

Die «kleine Orange», welche sich durch die Haarnadelkurven des Mutschellen schlängelt, ist ein modernes Transportmittel geworden, Bremgarten hat mittlerweile fünf Bahnhöfe. Wenn ich früher von einer direkten Linie von Bremgarten durch den Mutschellentunnel nach Zürich träumte, macht das heute die Post. In Rekordzeit fahren die Gelenkbusse der Post direkt in die Sihlcity und Bahnhof Enge, kein Umsteigen mehr nötig. Wird das wohl mal die BDB schaffen? Wird aus dem Dietiker Tram mal eine Metro ohne periodische Notbremsung an der Schöneeggkreuzung, mit komfortablem Umstieg oder gleich Weiterführung in Dietikon durch Zürich und weiter auf der anderen Schmalspurlinie auf die Forch und ins Zürcher Hinterland?

Die BDB ist aber nicht nur für die Pendler da. Nein, Tausende wollen zum verkehrsfreien Erdmannlistein, einige weiter nach Saas Fee, ins Tessin, oder nach Liestal. Aber da hat die SBB die Rechnung ohne die Kunden gemacht. Die möchten eigentlich Zug fahren und nicht warten. Das muss man aber: zehn Minuten in Wohlen, ein kleines Spürtli im schönen Othmarsingen, Treppe runter, Treppe rauf, ohä, hat doch nicht gereicht, warten auf den nächsten Zug. Mit der S3 nach Aarau, warten auf den Anschluss nach Olten – auf dem gleichen Perron. Weiter geht's nach Olten, Umsteigen in den Zug nach Basel. Geht's auch mit weniger Umsteigen? Ja, via Lenzburg – Basel, nur wartet man dann in Lenzburg eine halbe

Stunde. Kurz: Seit dem neuen Superfahrplan ist das Freiamt bahnmässig sehr schlecht erschlossen. Die viertgrösste Stadt des Kantons hat keinen einzigen Schnellzughalt, obschon diverse «Tessiner» von Zürich via Freiamt in den Süden preschen.

Nachdem ich mich immer wieder per E-Mail mit Kundenanliegen an die BDB gewandt hatte, wurde ich eines Tages angefragt, ob ich nicht in der Fahrplankommission Einsitz nehmen wolle. Dies verschafft mir nun vertiefte Kenntnisse in die enorme Komplexität des Eisenbahnfahrplans. Ein Tipp für alle ohne Fahrplan unterwegs: Unser Eisenbahnfahrplan ist symmetrisch zur vollen Stunde: Fahren Sie von Bremgarten nach Thusis und kommen dort um xx.12 an, beginnt die Rückfahrt in Thusis um xx:48, also die Anzahl Minuten zwischen Ankunft und Abfahrt sind zur vollen Stunde immer gleich (fast gleich, es kann mal auch 1 – 2 Minuten Abweichung geben). Der Fahrplan ist aber nicht nur eine Kundensicht, es müssen Gleise frei sein, Personal muss vorhanden sein: Hat es ein freies Perron? Auf welchem Gleis steht der Zug bis zum nächsten Einsatz? Wo kann der Buschauffeur seine Notdurft verrichten? Wie weiss er, ob und wann der verspätete Zug, auf den er wartet, ankommt? Sicherheit über alles, Stop Risk!

Was mich immer wieder erstaunt, sind die Zeitperioden, in denen die Fahrplänler denken. Da muss zuerst ein Gexidreieck ausgebaut werden, damit der Freiämter auf der linken Seite nach Lenzburg einfahren kann, denn die SBB wollen nicht, dass ein Bummeler auf einer Schnellbahnstrecke einem Schnellzug entgegenfährt. Wenn also das Gleis ab Gexidreieck gebaut ist, könnte der Freiämter wieder direkt nach Lenzburg fahren. Aber damit der Anschluss vom/zum Basler Schnellzug klappen würde, müsste der in Zürich ein paar Minuten früher abfahren; das geht aber nicht, weil zuerst der Genfer, der Bieler und Jürasüdfussler auf den gleichen Trassen weg muss. Tausende bewegen sich auf den Hauptachsen, ein paar wenige möchten in Lenzburg zusteigen. Hier möchte die Fahrplankommission einen Beitrag leisten.

Aber bleiben wir doch im schönen Bremgarten, freuen wir uns an der Dynamik der BDB, welche uns bald in neuen klimatisierten Triebwagen befördern wird. Das Depot wird verlängert. Warum kein Neubau auf der grünen Wiese mit optimalen Verkehrsabläufen und Aufhebung des Bahnhof Bremgarten? Nicht vergessen darf man ob all der Technik, der neuen Infrastruktur von Lenzburg

zum Gexidreieck bis Reppischhof das Personal. Von der Wagenbereitstellung zum äusserst freundlichen und unkomplizierten Bahnschalter in Bremgarten zu den flotten Wagenführerinnen und -führern ist es eine Freude, wie man bedient wird. Man wird als Kunde wahrgenommen; oft klappt die Information bei Verspätungen, und der dichte Fahrplan macht es fast überflüssig, diesen zu konsultieren. Ohne die kleine Vorortsbahn wäre das heutige Verkehrsaufkommen nicht mehr zu bewältigen.

Ida K.

geboren 1923. Aufgezeichnet in einem Interview am 7. September 2009 durch Rolf Meyer, Herrenmode, Bremgarten.

Josef (Tschösj) Meier

ist in Bremgarten als Sohn des BDB-Wagenführers Ernst Meier aufgewachsen. Er ist als Hauswart für das Rathaus und weitere öffentliche Gebäude der Stadt Bremgarten tätig.

Reto Jäger

wohnt in Bremgarten und arbeitet als Mittelschullehrer in Baden.

Heidi Ehrensperger

wohnt in Bremgarten, ist als Erwachsenenbildnerin viel unterwegs, besitzt deshalb ein GA und fährt immer BDB.

Bernhard Greber

59, Dipl. Ing. ETH., verheiratet, 2 erwachsene Töchter, lebt seit 1982 in Bremgarten. Pendelt nach Zürich, setzt sich für Alternativenenergie ein, reist gerne, macht sich Sorgen um Umwelt und Endlichkeit unserer Ressourcen.