

Die „Schipkapass“ –Bahn Bülach – Baden

SER 8-9/10/2002

Einleitung

Was der bulgarische Schipkapass mit dem Zürcher Unterland zu tun hat, soll später beantwortet werden.

Vor 125 Jahren, am 1. Oktober 1877, wurde die Eisenbahnlinie vom Zürcher Unterland in die Bäderstadt Baden an der Limmat in Betrieb genommen. Ist aber eine Bahnlinie, die 1937, also vor 65 Jahren, mangels Reisender wieder aus dem Kursbuch verschwand, jubiläumswürdig? Die überwachsenen Gleise und Ueberführung mit den wuchtigen Kalkbossen im Mettmenhasler Holz regen zum Rätseln und Werweissen an. Immer wieder erschienen bis in die jüngste

Zeit Publikationen über die verwunschenen Schienen, über die noch deutlichen Spuren, über den verlassenen Bahnhof Buchs (Zürich) und fragten nach dem Woher? Wohin? Warum nicht mehr? Das Buch „40 Tage-Abenteuer Schweiz“ (Werd Verlag 2000) empfiehlt eine „Wanderung auf den Spuren der verschwundenen Bahn Otelfingen – Niederhasli“. Die „Spanischbrötlibahn“ sei über den Schwenkelberg gefahren, wird gelegentlich vermutet. Das alles ruft danach, der spannenden Geschichte dieser Eisenbahn, die in einer bewegten Zeit entstand, nachzugehen.

Geschichte

Im Frühjahr 1870 herrschte in Winterthur eine bedeutende Aufregung zugunsten einer projektierten Rheintalbahn Winterthur – Waldshut. Am 25. Oktober 1870 erteilte der Kanton Zürich dem projektierenden Komitee die Konzession. Am 27. Januar 1872 verlangte die Tösstalbahn als Bestandteil des Winterthurer Eisenbahnprogramms von 1871 eine Konzession für die Linie Winterthur – Bülach – Baden – Lenzburg – Aarau. Das Ziel dieser Bestrebungen war die politisch begründete Erstellung eines vom Wirtschaftszentrum Zürich und der Nordostbahn (NOB) unabhängigen Eisenbahnnetzes. Demokratische Konkurrenz aus Winterthur sollte das liberale Zürich bekämpfen, und die spätere, vom Volk getragene Nationalbahn (S.N.B.) sollte die von Finanzkreisen abhängige, allmächtige NOB in die Knie zwingen. Die dickere, schwarze Linie von Winterthur über

Bülach nach Baden auf der Karte „**Eisenbahn-Project Winterthur – Baden**“ musste auf die NOB wie ein rotes Tuch wirken. Sie bedeutete gegenüber der Hauptlinie Baden – Zürich – Winterthur eine Verkürzung um acht Kilometer. Gemäss neuem Eisenbahngesetz von 1872 musste der Güterverkehr zwingend über die kürzeste Strecke geleitet werden. So drohte nicht nur der Verlust des bescheidenen lokalen Verkehrs Winterthur – Baden, sondern vor allem derjenige des beträchtlichen Frachtvolumens zwischen allen westlich von Baden liegenden Stationen und der Ostschweiz.

Die NOB sah sich zu einem Konzept gezwungen: Sie musste die kürzeste Linie Winterthur – Baden selbst bauen, und diese führt über Bülach. Wenn bei der NOB von der Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofs vom

Güterverkehr die Rede war, meinte man weniger eine betriebliche als vor allem die abzuwehrende Entlastung durch die Winterthurer Konkurrenz. In der Konzession Zürich – Kantons-grenze Gundestswil (-Romanshorn) besass die NOB ein Prioritätsrecht zum Bau aller Zweiglinien, die in besagte Strecke einmünden sollten. Die Konzession des Winterthurer Komitees für die Bahn nach Waldshut über Rorbas und Glattfelden stellte einen solchen Fall dar. Am 19. April 1871 beschloss die Generalver-sammlung der NOB, von ihrem Prioritätsrecht Gebrauch zu machen und die Waldshuterbahn selbst zu bauen. Am 30. Juni 1871 übertrug der Kantonsrat die Konzession an die NOB mit der Auflage, die Linienführung nicht ohne regierungsrätliche Zustimmung zu ändern. Bereits 1870 und deutlicher 1872 kam aus Bülach die Anregung, die neue Bahn möchte den Dettenberg durchstossen und Bülach bedienen, statt – wie in der Konzession festgehalten – die Wagen-breche.

Dieser Wunsch nach Aenderung der Linienführung Winterthur – Koblenz stellte eine Gefährdung für die Linie Winterthur – Bülach – Baden der

Tösstalbahn, später Westsektion der Nationalbahn, dar. Es war nämlich vorgesehen, gemeinsam mit der Waldshuterbahn nach Embrach zu fahren, dann den Dettenberg zu durchstossen und über Bülach nach Baden zu gelangen. Kam nun die NOB nach Bülach, war es für sie ein Leichtes, mit einer Linie (Bülach-) Niederglatt – Baden das Mittelstück der Nationalbahn zu verhindern. Nach einer längeren Auseinandersetzung, genannt „Dettenbergkrieg“, wurde dank bundesrätlichem Entscheid die Linie über Bülach und Eglisau geführt. Die Konzessionsänderung wurde von Bern am 11. September 1873 bewilligt, und sofort reichte die NOB ihr Gesuch für Niederglatt – Baden ein, die Konzession wurde am 23. Oktober 1873 erteilt. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur – Zofingen, später ein Teil der Nationalbahn, sah bereits 1872 ihre Felle davonschwimmen und plante deshalb eine neue Streckenführung über Kloten – Seebach. Die Konzession wurde ihr am 25. Oktober 1873 erteilt. Im Unterland stand nun dem Bau eine dichten Eisenbahnnetzes von sich konkurrenzierenden Bahnlinien nichts mehr im Wege.

Konzession Niederglatt – Baden

Bereits am 30. November 1872 hatte der Kanton Aargau die Konzession für das aargauische Teilstück erteilt. Sie galt bis zum 25. Dezember 1957, also 85 Jahre. Zwei Zugpaare mit allen drei Klassen sollten die ganze Strecke befahren und sämtliche Stationen bedienen.

Mit dem Eisenbahngesetz von 1872 war der Bund Konzessionsbehörde geworden. Er bestätigte die Konzession nun für die ganze Strecke.

Die Bedingungen waren die gleichen, ausser dass jetzt drei Zugpaare verlangt waren. Die Taxen wurden mit 10 Rappen/km in der ersten, 7 Rappen in der zweiten, 5 Rappen in der dritten Klasse festgelegt. Fahrten in gemischten Zügen mit nur zweiter und dritter Klasse sollten 20 Prozent billiger sein. Ob diese Bestimmung je zur Anwendung kam, geht aus den Taxtabellen der Fahrpläne nicht hervor.

Planung

Erklärtes Ziel der NOB war es, eine Linie für den durchgehenden Güterverkehr zu bauen. Es war schon damals klar, dass ohne Durchgangsverkehr niemals eine Rendite erreicht werden konnte. Bei der Planung zur Ueberquerung des Schwenkelbergs wurden gleichmässige Steigungen und grossen Kurvenradien angestrebt. Jedes Begehren, das eine grössere Steigung oder Verlängerung bedeutete, wurde abgelehnt, weil es den Betrieb erschwert oder gar die kürzeste Verbindung gekostet hätte.

Dies mussten die Oberhasler erfahren, als sie am 9. Juni 1874 ihr Gesuch für eine Station einreichten. Es wurde abgelehnt, denn direkt neben dem Dorf gab es kein geeignetes Terrain, und bei der Kreuzung der Bahn mit der Strasse Mettmenhasli – Watt wäre die Station ebenso weit vom Dorf entfernt gewesen wie der Bahnhof Oberglatt. Zudem erwartete man von den 366 bäuerlichen Einwohnern kein grosses Verkehrsaufkommen, welches die beträchtlichen Mehrkosten gerechtfertigt hätte. Die horizontale Stationsanlage hätte eine Streckenverlängerung bedeutet, wenn die Maximalsteigung von 9 Promille nicht überschritten werden sollte.

Watt ersuchte am 3. April 1873 und erneut am 16. Februar 1875 um eine Station, welche westlich vom Bahnübergang Bösbuck, 1900 m von Buchs entfernt, eingerichtet worden wäre. Die NOB winkte mit Begründung ab, der Bahnhof Regensdorf der Nationalbahn sei näher beim Dorf.

Es lage nahe, in Buchs eine Station einzurichten, denn die Linie führte am oberen Dorfrand vorbei. Die Nationalbahn plante eine Station Buchs-Dällikon, und die Gemeinde

hatte sich mit 90 000 Franken an dieser Gesellschaft beteiligt. Benützer wollte man nicht einfach der Konkurrenz überlassen. Eine – wenn auch exzentrisch gelegene – Kreuzungsstation erleichterte den Betrieb auf der 12,7km langen Strecke Niederglatt – Otelfingen.

Herr Däniker, Gerant der Baumwollspinnerei Jakobstal in Bülach, regte am 16. September 1876 eine Station Höri an. Durch die Verlegung des Bahnhofs Bülach in die Herti am 1. August 1876 mit der Eröffnung der Dettenberglinie war der Weg für Güter von und zur Fabrik länger geworden. Pläne sahen eine Station beim Uebergang der Strasse Höri – Bülach vor. Die vorgesehene Doppelspur wäre mit einem Weichenpaar verbunden worden, und ein Gütergleis mit Freiverladeplatz und Kopframpe hätte den Frachtverkehr mit der Spinnerei ermöglicht. Wegen der inzwischen ausgebrochenen Eisenbahnkrise wurden sowohl Doppelspur als auch Stationsanlage gestrichen.

Der Anschluss an die doppelspurige Hauptlinie Zürich – Baden bei Wettingen war zuerst auf offener Strecke vorgesehen. Die neue Linie hätte auf einer Brücke die Limmat überquert. Das Eisenbahndepartement konnte diesem Projekt nicht zustimmen, weil es als zu gefährlich beurteilt wurde. Darauf entstand der Plan einer Linienverlegung Zürich – Baden mit der Abzweigstation Wettingen und einer zweimaligen Limmatüberquerung. Neben dem Nachteil von Mehrkosten brachte diese Version die Ausschaltung der rutschgefährdeten linksufrigen Streckenführung und der gefährlichen Klosterkurve. Dort war am 20. Juni 1874 der Abendschnellzug Zürich –

Aarau entgleist. Die Lokomotive A III No. 42 "Altdorf" hatte ihn geführt. Die Unfallursache blieb ungeklärt, und es entwickelte sich eine Polemik um die 2/2 gekuppelten Schnellzugslokomotiven der NOB.

Für die Gemeinschaftsstrecke Otelfingen – Wettingen mit der damals noch Winterthur – Zofingen genannten Westsektion der S.N.B. wurde auf Betreiben des Bundesrats der Vertrag vom 9. Januar 1875 abgeschlossen. Er sollte verhindern, dass zwei Strecken nebeneinander gebaut würden. Durch die NOB und nach ihren Normen wurde eine Doppelspur mit den Bahnhöfen Wettingen, Würenlos und Otelfingen gebaut; die Bahnhöfe waren gemeinsames Eigentum. Das südöstliche Gleis und die nördliche Brücke für die Linie Wettingen – Baden-Oberstadt gehörten der Nationalbahn, das nordwestliche Gleis Wettingen – Otelfingen und die beiden

Doppelspurbrücken waren im Besitz der NOB. Der Betrieb erfolgte nach den Vorschriften der NOB. Die Züge verkehrten nach den Reglementen des Eigentümers. Dies erlangte Bedeutung, als die NOB den Verkehr von Güterwagen der S.N.B. mit Schalengussrädern auf ihren Linien aus Sicherheitsgründen untersagte. Gleichartige Güterwagen wurden jedoch durch die NOB von den Vereinigten Schweizerbahnen und aus Oesterreich anstandslos übernommen. Es ging offensichtlich darum, Verfrachter abzuschrecken, ihre Güter bei der S.N.B. aufzugeben. Die S.N.B. beteiligte sich zur Hälfte an der Strecke und mit 35% an der dreispurigen Brücke Wettingen – Baden. Arnold Gubler nennt in seiner Dissertation über die S.N.B. den Vertrag die einzige vernünftige Abmachung zwischen den Bahnen, die sich mit allen Mitteln bekämpften.

Bau

Zu erstellen war nicht nur die Linie Niederglatt – Wettingen. Auf der Bülacher Seite wurde mit dem Anschluss an den neuen Bahnhof in der Herti eine Doppelspur von Niederglatt her vorbereitet. In Bülach benötigten die direkten Züge Winterthur – Baden ein Verbindungsgleis quer über die Strasse zum Bahnhof. Der Bahnhof Niederglatt wies nur eine Weiche für ein Rampengleis auf und musste als Abzweigstation erweitert werden. In Wettingen entstanden eine Stationsanlage und die beiden Limmatbrücken.

Die Vergabe der Arbeiten erfolgte zwischen August und Dezember 1875. Die vier Lose wurden Locher & Co., Rek und Klingler, Ehrensberger und Weilemann sowie Joos, Flacher & Schoch zugesprochen. 700 Arbeiter, 150 Rollwagen und zwei Lokomotiven

kamen zum Einsatz. Ende 1876 war der Bau fast vollendet.

Die Strecke Niederglatt – Wettingen bot keine besonderen Schwierigkeiten. Mit zwei langen 9,5-Promille-Rampen und weiten Kurven lässt sich der Schwenkelberg überqueren. Dämme und Einschnitte folgten aufeinander. Es gab 22 Bahnüberführungen und fünfmal überquerte die Strasse das Gleis. Von den 33 Niveauübergängen waren 15 mit hölzernen Schiebearrängen, fünf mit Zug- und eine mit einer Rollbarriere gesichert. Eine kleine Wärterbude bot dem Personal Schutz vor Wind und Wetter. Am Bösbeck, der Kreuzung der Bahn mit der Strasse Dielsdorf – Adlikon, stand ein Wärterhaus mit einer Wohnung. Das Wärterhaus an der Krähstelstrasse in Buchs entstand erst 1889 zum Preis von Fr. 9095.76. Beide

Gebäude sind heute noch vorhanden. Einmalig in der ganzen Schweiz ist die Ueberführung im freien Feld bei Niederglatt über eine andere Bahnlinie, nämlich diejenige von Oberglatt nach Dielsdorf. Sie ist gleich gebaut wie die Strassenüberführungen, nämlich mit Eisenträgern und Widerlangern aus Kalkstein.

Buchs erhielt das damals für Landstationen übliche Gebäude der „Classe V“. In Otelfingen wurde der am 2. August 1876 aufgelassene Kopfbahnhof von Bülach mit kleinen Aenderungen aufgebaut. Die Strukturen des Gebäudes von 1865 sind heute noch erkennbar. Das quer zum Gleis stehende Vordach ist in veränderter Form noch vorhanden; gegenüber der ursprünglichen Ausführung ist es sehr nüchtern geworden. Würenlos erhielt ein Gebäude der „Classe Va“ und Wettingen eines der „Classe III“, wie es für Abzweigstationen vorgesehen war. Alle Stationen waren mit Telegraphen verbunden.

In Buchs fehlte ein Schalterraum, die Billette waren draussen am Cassafensterchen zu lösen. Hinter einer Eisensäule und einem Gitter mussten die Reisenden warten, bis der Zug eingefahren war.

Andere Stationsgebäude der „Classe V“ standen an der Linie Winterthur – Koblenz, an der Bözbergbahn sowie am linken Zürichseeufer. Solche der „Classe Va“ traf man zwischen Effretikon und Hinwil sowie in der gleichzeitig erbauten Station Killwangen.

Während des Baus machte sich die wirtschaftliche Krise bemerkbar, und so verzichtete man auf das Legen des zweiten Gleises Bülach – Niederglatt. Erst 1980 – also nach 103 Jahren – wurde der vorhandene Unterbau im Rahmen des Doppelspurausbaus Oerlikon – Bülach genutzt. Buchs, Otelfingen und Würenlos waren für ein weiteres Ausweichgleis vorbereitet, das nie gelegt wurde. Mit der Vermessung der Strecken nahm man es sehr genau. Buchs war 29.601 km und 3 cm von Winterthur entfernt, Wettingen 40,047 km und 26 cm. Die Kilometrierung der Reststrecken erfolgt heute noch von Winterthur aus, allerdings nur hektometergenau. Die Nationalbahn-Strecke Winterthur – Wettingen über Kloten – Seebach mass 42,73321km, war also 2,65895km länger. Die NOB hatte ihr Ziel erreicht, und der Güterverkehr zwischen Ost- und Westschweiz rollte mit der NOB über Bülach und den Schwenkelberg.

Finanzierung

Die Linie sei ohne Mitwirkung der Gemeinden gebaut worden, schreibt Josef Utzinger in seiner „Geschichte der Gemeinde Bülach“ im Jahre 1879. Das heisst, keine der bedienten Gemeinden leistete einen Beitrag. Da fragt man sich, welche Ortschaften überhaupt interessiert gewesen wären. Die Gemeinden im Furttal waren dem Aufruf „Volksbahn“ gefolgt und hatten an die Nationalbahn bezahlt: Buchs 90

000 Franken, Otelfingen sogar 180 000 Franken. Die übrigen Gemeinden waren schon von Bahnen bedient. Einzig Oberhasli hätte von einem Bahnhof profitieren können, wurde aber von der NOB abgewiesen. Vorgesehen waren Kosten von 3.5 Millionen Franken. Schliesslich kam die Linie auf 5 Millionen Franken zu stehen, welche allein durch die NOB aufzubringen waren.

Betrieb 1877 – 1918

Vielversprechender Start

Am 10. September 1877 wurden die Wettinger Brücken mit acht Lokomotiven belastet, am 24. September erfolgte die Kollaudation, die behördliche Abnahme der ganzen Strecke. Zuvor aber, nämlich am 8. September, tauchte in der Presse das Gerücht auf, die neue Linie werde am Bettag mit Gratisfahrten für die Bevölkerung eröffnet. Am Bettag eine Volksbelustigung durchzuführen, wurde damals als empörende Geschmacklosigkeit empfunden und löste geharnischte Proteste aus. Versuchten die Gerüchtemacher die NOB zu verunglimpfen? Am Tag der Betriebsaufnahme, am 1. Oktober 1877, einem Montag, fand keine Feier statt. Die Bülacher genossen den Tag, freuten sich und fuhren mit dem ersten Zug nach Baden. Der „Volksfreund“ vom 3. Oktober berichtete: „Der 1. Oktober 1877, resp. die Nordostbahn, setzte heute eine neue Ader in unser eisenbahnliches Verkehrsgebiet. Noch in grauer Nacht, Morgens 5 Uhr, verkündeten unsere Bronzebeschütze die nahe Abfahrt nach der berühmten Badestadt Baden. Wenn auch der jetzigen Zeit gemäss der offizielle Festprunk fehlte, so wird das nur als

natürlich begriffen werden. Wir Bülacher aber betreten das Bahnhofgebiet mit einem Gefühle der Anerkennung auf die Nordostbahn und unterlassen dabei nicht, die beste Hoffnung auf eine bessere Zeit zu hegen, wo das durch die stürmende Periode gesprengte Rad wird frisch gelegt werden könne! Munter und fröhlich mit den Fröhlichen, mit Sang und Klang und dem Sängerpauzier zog zur Weihe des Tages eine grosse Schar hinaus auf den Bahnhof, um sich fortrollen zu lassen über die Gefilde der Haslenen und um den alten Stürchel Lägern an den Limmatstrand, wo das Wasser quillt heiss wie Brand.“

Der Fahrplan vom 1. Oktober 1877 sah drei Personenzug-Paare mit allen drei Klassen vor. Zwei Güterzug-Paare mit Personenbeförderung führten nur die zweite und dritte Klasse. Sie verkehrten von Winterthur oder Bülach nach Brugg. In der Gegenrichtung verband ein Zug Baden mit Winterthur und Zug 305 Basel, später Stein mit Winterthur über Brugg, Wettingen und Bülach. Im November 1877 kam noch ein reines Güterzug-Paar dazu. Diese Fahrordnung galt für zwei Jahre.

Schickpass oder Schiebpass?

Wann der heut noch geläufige Uebername für die Bahn entstand, ist nicht bekannt. Wie es zu beiden Schreibweisen kam, ist aber aus Folgendem nachvollziehbar: Josef Utzinger schreibt in seiner schon erwähnten „Geschichte der Gemeinde Bülach“ von 1879:

„Die Linie Bülach – Baden wurde wesentlich zur theilweisen Entlastung des Bahnhofs Zürich vom

Güterverkehr in den Jahren 1878 – 77 gebaut, ohne die Gegend dafür in Anspruch zu nehmen. Mit ihrer Eröffnung trat auf dem Bahnhof Bülach ein ganz anständiger Verkehr ein, indem nicht weniger als 3 Züge nach Zürich und Dielsdorf, 5 nach Eglisau – Waldshut, 7 nach Winterthur und 5 nach Baden also 22 abgehen, ebenso viele ankommen, nicht gerechnet die 4 – 5 in jeder Richtung betragenden nicht selten bis zu 50 Wagen mit sich

führenden Güterzüge Winterthur – Baden. Schon im ersten Monat brachten solche während des türisch-russischen Krieges für Serbien bestimmte Lokomotiven als Fracht.“

Der Schipkapass in Bulgarien war in jenen Monaten umkämpft, weshalb sein Name oft in den Zeitungen erschien. Die beschriebenen „Lokomotiven als Fracht“ waren für den Einsatz an der Front auf russischer Seite bestimmt. Die Centralbahn (SCB) nutzte die Gelegenheit, 19 ihrer fast neuen, wegen der Krise überzähligen Bourbonnais-Maschinen für den Einsatz an der Balkanfront der russischen Regierung zu verkaufen. Zehn Maschinen waren 1871 – 73 von Esslingen geliefert worden und trugen Namen von Berghörnern. Die restlichen waren 1875 von SACM

Mühlhausen gekommen und trugen Namen von Berggipfeln. Alle blieben nach Kriegsende in Rumänien und liefen dort bis 1927.

Die langen Züge von bis zu 50 Wagen benötigten über die 9,5-Promille-Rampen mehrere Lokomotiven. In Aenderung der Schreibweise deutet Schiebkapass auf den Schiebedienst über den Schwenkelberg. Die stärksten Lokomotiven der NOB, die „Muni“ B3T No. 121 – 150 waren zwischen 1867 und 1878 in Wien und Esslingen gebaut worden und konnten auf den Strecken Turgi – Wettingen – Niederglatt und umgekehrt Niederglatt – Buchs 320 Tonnen schleppen; ab 530 Tonnen war Schiebedienst vorgeschrieben. Ein Güterzug von 50 Wagen wog aber sicher 500 Tonnen oder mehr.

Überschäumende Festfreude

Zwei Wochen nach der NOB eröffnete am 13. Oktober die Nationalbahn ihr Mittelstück Winterthur – Baden Oberstadt. Eine grenzenlose Begeisterung hatte die Bevölkerung ob der Vollendung der „Volksbahn“ erfasst. Der Eröffnungszug mit 30 Wagen war bereits ab Seebach voll besetzt. Es musste deshalb noch ein Entlastungszug von Kloten und Bassersdorf nach Winterthur

eingesetzt werden. In Winterthur hatte man mit 800 Gästen gerechnet, 2500 waren gekommen. Im Fahrplan vom 15. Oktober wurden fünf Zugpaare mit allen drei Klassen angeboten, deren Benützung im Alltagsbetrieb allerdings mager war. Man konnte lesen: „Gestern waren in einem Zuge zwei, in einem anderen zehn Personen, heute Morgen 6 Uhr niemand.“

Katzenjammer

Nur gerade vier Monate dauerte das Leben der umjubelten Nationalbahn. Am 20. Februar 1878 verhängte das Bundesgericht den Konkurs. Der Schaffhauser Ständerat Eduard Russenberger, der NOB nahestehend, wurde zum Massenverwalter bestellt. Der Betrieb ruhte nie, allerdings verkehrten nur noch drei Zugpaare. Im März 1880 ersteigerte die NOB die Westsektion der S.N.B. für 750'000

Franken, dabei hatte sie 17 Millionen Franken gekostet.

Die Konkurrenz war zwar ausgeschaltet, doch der Preis dafür war hoch: Die NOB steckte selber in der Klemme. Ihr Netz war von einer Länge von 298.174 km im Jahre 1871 innert sieben Jahren auf 538.179 km gewachsen. Infolge der Wirtschaftskrise und des schwachen Verkehrs auf

den neuen Linien wurden auf dem beinahe verdoppelten Netz weniger Reisende und Güter befördert als 1871. Mit dem Winterfahrplan 1879 wurde zwischen Bülach und Baden ein Zugpaar gestrichen und keine erste Klasse mehr geführt. Von dem Moment an, da die NOB in den Besitz der Strecke Winterthur – Seebach – Wettingen gelangt war, bestand auch kein Zwang mehr, schwere Züge über den Schipka zu schicken. Die Vorhersage trat ein, dass die Linie ohne Entlastungsverkehr niemals eine Rendite bringen würde. Viel rascher als erwartet hatte sie ihre Aufgabe erfüllt, man hätte sie folglich einstellen können. Allein die Konzession lautete über 85 Jahre, also musste weiter gefahren werden.

Im Bülacher Fahrplan fällt die spärliche Frequenz nach Zürich auf. Man konnte häufiger nach Waldshut und Baden fahren als nach Zürich, und nach Winterthur bestand geradezu dichter Verkehr. Winterthur – Baden und Winterthur – Waldshut waren Durchgangslinien, die „Härdöpfelbahn“

nach Zürich aber eine Lokalbahn. Ihre Züge boten nur 2. und 3. Klasse, und das schlechte Wagenmaterial gab immer wieder Anlass zu Klagen. Für das Furttal meinte der Lägerbote 1877:

„Eisenbahnliches. Kein Bezirk hat das Glück, von so viel Eisenbahnsträngen durchzogen zu werden, wie der unsrige. Und es sind uns damit Verkehrswege nach allen Richtungen geöffnet. Dennoch ist die Verbindung mit der Gegend, mit der wir am meisten zu verkehren haben, eine herzlich schlechte. Wir meinen damit Zürich. Die Bewohner des Regensdorfer Thales namentlich, die ihre grossen Opfer an einen Schienenweg brachten, haben sich in dieser Richtung bitter zu beklagen, leider ist aber an eine Besserung nicht zu denken, solange die Reibereien der beiden Gesellschaften fort dauern, es sei denn, dass sich die Gemeinden zu nochmaligen Opfern herablassen.“

Diese Opfer hätten die Verbindung Seebach – Zürich ermöglichen und die Nationalbahn retten sollen.

Verständigungsprobleme

Am 2. Juni 1882 schrieb der Vorstand von Bülach:

*Bahnhofvorstand
Bülach Nr. 845
Geleisebenützung Bülach, 2. Juni 1882*

*Herrn Betriebschef
Laut Mittheilung der hier passierenden Zugführer wird das zweite Geleise auf der Strecke Otelfingen – Wettingen abgebrochen und die Linie seit einigen Tagen einspurig betrieben, ohne dass das Personal entsprechend verständigt wurde. Da auch hierorts hievon nichts bekannt ist, gebe Ihnen von dieser Unregelmässigkeit gutfindender Verfügung Kenntniss.*

Der Bahnhofvorstand

Der Betriebschef ergänzte folgenden Bearbeitungsvermerk:

An das III. Departement

Zur gefl(issentlichen) K(enntnisnahme) nebst der Beilage.

Vor der Anordnung des einspurigen Bahnbetriebs auf der Strecke Wettingen – Otelfingen ist auch mir nichts bekannt

*Der Betr. Chef
Zürich 3.6.82*

Aus einer nachträglich angebrachten Randnotiz geht hervor, dass am 31. Mai abends Zug 25a das „unrichtige“ Gleis zu befahren hatte. Zug 25a war der letzte Abendzug der Linie Baden – Bülach, er hatte also das in Fahrtrichtung rechte, das ehemalige Nationalbahn-Gleis zu befahren, damit man früher mit dem Umbau auf Einspur beginnen konnte. Ab 1. Juni 1882 wurde demnach einspurig gefahren. Die „Verständigung“ ging vergessen, das heisst, die betroffenen Stellen bei der NOB wurden nicht informiert. Erst einige Tage später wurde die Aenderung offiziell als bereits vollzogen gemeldet. Wahrscheinlich deshalb ist bis heute in keiner Publikation das genaue Datum angegeben worden.

Die Vorbereitung dieses Abbruchs begann am 21. Dezember 1881 mit dem Gesuch der NOB an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement für die Aufhebung des zweiten Gleises Wettingen – Otelfingen. Die Begründung lautete, dass sich der Verkehr der beiden Zulaufstrecken „stark vereinfacht“ habe, seit die Nationalbahn an die NOB gegangen sei. Einwände der Generalstabsabteilung führten zur bundesrätlichen Bewilligung vom 26. Januar 1882 des Einspurbetriebs unter Belassung des zweiten Gleises. Die NOB stellte am 21. Februar 1882 ein

Wiedererwägungsgesuch. Darauf wurde der Gleis-Abbruch unter der Voraussetzung bewilligt, dass das Schotterbett liegen bleibe und auf erstes Verlangen des Bundesrats (ohne Rekursmöglichkeiten) das zweite Gleis durch die NOB und auf ihre Kosten wieder gelegt werde. Würenlos sei als Kreuzungsstation einzurichten. Abgebrochen wurde das nordöstliche, ursprünglich der NOB gehörende Gleis, und es konnte für 60'000 Franken Oberbaumaterial gewonnen werden. Heute nennt man eine solche Massnahme „schlanke Infrastruktur“.

Die Strecke Wettingen – Otelfingen wurde also vom 1. Oktober 1877 bis zum 31. Mai 1882 als echte Doppelspur betrieben, wie folgende Tatsachen belegen: die Pfeile auf den Stationsplänen von Wettingen weisen darauf hin, dass die Züge nach Otelfingen auf dem nordwestlichen Gleis, diejenigen von Otelfingen auf dem südöstlichen Gleis verkehrten. Die Zahl der in den Plänen verzeichneten Signale zeigt, dass es jeweils nur ein Signal an der Doppelspur gab, während bei zwei Einspuren zwei Signale nötig gewesen wären. In Würenlos waren keine Kreuzungen möglich. Im Graphischen Fahrplan von 1881 gab es eine Kreuzung zwischen NOB-Zügen auf offener Strecke.

Fernverkehr und Güterverlad

Am 3. Oktober 1896 verkehrte ein Extrazug zur Landesausstellung in Genf. Er kam von Winterthur nach Bülach, Niederglatt, Buchs, Otelfingen und hielt an allen Stationen bis Brugg. Im Einzugsgebiet der NOB sollten höchstens 900 Billette ausschliesslich in der dritten Klasse verkauft werden. Ein Billett für die Fahrt im Extrazug, Eintritt in die Ausstellung und Rückfahrt in allen Zügen dritter Klasse (ausser Nachtzug) kostete ab Bülach über Buchs elf Franken. Im Zug konnte man sich Gutscheine für die Uebernachtung in Genf besorgen. Für eine Fahrt inklusive Eintritt an einem beliebigen Tag hatte man Fr. 16.25 hinzulegen. Billette von Dielsdorf galten auch über Buchs.

Um alle Extrazüge und Billette zu koordinieren, war eine Konferenz der grossen Bahngesellschaften unbedingt nötig. An dieser Zusammenkunft legte die NOB Wert darauf, Billette für ihre beiden Extrazüge ab Zürich für Fr. 10.20 verkaufen zu können, davon sollten 20 Rappen die Insertionskosten decken. Schliesslich wurde das Billett für den ersten Zug ab Zürich zu Fr. 10.50 angeboten. Er fuhr in Zürich um 6 Uhr früh ab und erreichte Genf um 2.15 Uhr. Ob einer der drei Extrazüge ausverkauft war, liess sich nicht herausfinden. Im Geschäftsbericht der NOB für 1896 ist jedenfalls vermerkt,

der Verkehr mit der Jura – Simplonbahn (JS) nach der Westschweiz habe sich nur mässig belebt.

Ab 1891 begann Johann Spühler im Krähstel zu Buchs Quarzsand zu graben. Dank guter Qualität konnte er in der Woche fünf Wagenladungen in die Glashütte Bülach liefern. In harter Handarbeit wurde der Sand abgepickelt und im Fuhrwerk zur Station gefahren. In den ersten Jahren trug eine Wagenladung 25 Franken ein. Dafür mussten etwa zehn Bennenwagen auf der Station umgeladen werden. Der Abbau geschah in Stollen, die nach und nach mit Skulpturen geschmückt wurden. Nach Ende des Abbaus im Jahre 1920 wurde das Bergwerk ein Ausflugsziel und ist es bis heute geblieben.

1896 frequentierten 6286 Personen die Station Buchs, 6 Tonnen Gepäck wurden aufgegeben, 18 Haupt-Vieh verladen, 501 Tonnen Güter versandt und 334 Tonnen empfangen. Sie klassierte sich unter den 193 NOB-Stationen im Personenverkehr auf Platz 188 und im Güterverkehr auf Platz 182. Etwa gleich spärlich wurde die untere Station Buchs-Dällikon benutzt: Ränge 184 im Personen- und 189 im Güterverkehr.

Ausbau

Nur wenig wurde in die Einrichtungen investiert. 1894 erhielten Buchs, Otelfingen und Würenlos Kontrollapparate für die Signalscheiben. Eisenkonstruktionen für die Strassendurchlässe mussten durch

stärkere ersetzt werden, und anstelle von hölzernen Schiebepartien wurden eiserne Schlagbäume aufgestellt. Elektrisches Licht erhielt Otelfingen 1919 und Buchs erst 1923.

Uebergang an die SBB 1902

Nach der Uebernahme durch die SBB wurde der Betrieb in gleicher Art weitergeführt. Es verkehrten vier Zugpaare mit zweiter und dritter Klasse. Weiterhin bestand ein ordentlicher Güterverkehr zwischen Baden und Bülach. Mit der Eröffnung der Strecke Eglisau – Neuhausen 1897 wurden auch Frachten von und nach Schaffhausen über den Schwenkelberg geleitet. Aus dem Stimmungsbild eines Betrachters aus dem Furttal, der dem Zug nachschaute, wie er am Lägerhang mit weisser Rauchfahne Höhe gewann und dann im Walde verschwand, stammt folgender Satz:

„Die Lokomotive mit dem behäbigen Kohlenwagen besschied sich mit einem oder zwei Personenwagen, denen sie eine oft unübersehbare Raupe von schweren Güterwagen nachschleppte.“

Modern, aber nur von kurzer Dauer war der elektrische Versuchsbetrieb der Maschinen-Fabrik Oerlikon (MFO) zwischen Seebach – Otelfingen und

Wettingen. Am 1. Dezember 1907 wurde die Fahrleitung Regensdorf – Wettingen unter Spannung gesetzt. Mit drei Versuchslokomotiven wurden die Züge der Furttallinie elektrisch geführt. Die SBB konnten sich nicht zur Uebernahme des Pionierbetriebs entschliessen, so dass die MFO den elektrischen Betrieb am 3. Juli 1909 wieder einstellte und die modern wirkenden Anlagen abbrechen liess. Die Lokomotiven wurden remisiert.

Kosten senken sollte die Rückstufung der Station Buchs in eine Wärterstation (1911). Beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges fuhren noch drei Zugpaare. Der Kohlenmangel im Verlauf des Krieges zwang zu weiteren Einschränkungen. Im Fahrplan vom 22. Oktober 1917 verkehrten nur noch zwei werktägliche Güterzug-Paare mit Personenbeförderung in dritter Klasse. Mit dem vierten Reduktionsprogramm wurde der Betrieb Niederglatt – Otelfingen auf den 1. März 1918 ganz eingestellt.

Wiederbelebung 1922 – 1937

Betrieb ab 1922

Die Kohlennot von 1918/19 beeinflusste die betriebswirtschaftlichen Betrachtungen: Kohlenkilometer lösten Streckenkilometer ab. Trotz der um 8 km längeren Strecke über Zürich kostete die Fahrt über Bülach kaum weniger Energie. Ueber Bülach waren zwar die Steigungsverhältnisse besser, 9.5 Promille über den Schwenkelberg gegenüber 15 Promille auf der Strecke Kempththal – Effretikon, aber die Rangiermanöver in Brugg, Wettingen, Bülach und Winterthur verschlangen Zeit und Energie. Die Umleitung des

Güterverkehrs über Zürich während der Betriebs-einstellung bewährte sich.

Die Notmassnahmen des Bundes wurden 1921 ausser Kraft gesetzt. Die SBB hätten am liebsten die Linie für immer aufgegeben. Die enorm gestiegenen Kohlenpreise wurden 1918 als Begründung für die Einstellung angegeben. Die nach dem Krieg wieder gesunkenen Preise veranlassten die Gemeinden und den Verband Ostschweizerischer Landwirtschaftlicher Genossenschaften (VOLG), auf eine

Wiederaufnahme des Betriebs zu drängen.

Am 1. Juni 1922 wurde wieder gefahren. Johann Spühler vom Bergwerk im Krähstel begrüsst den ersten Zug mit Böllerschüssen. Geführt wurden wieder vier Zugpaare zwischen Baden oder Wettingen und Niederglatt, aber nur noch mit dritter Klasse. Am 11. Dezember 1922 erhielt Oberhasli eine unbediente Haltestelle, deren Zugangstreppe und Wartehäuschen auf Kosten der Gemeinde erstellt wurden. Diese hatte auch für die Schneeräumung und die Beleuchtung aufzukommen. Als Merkzeichen wurden alte mechanische NOB-Wendescheiben auf Beton-sockeln montiert. Ihre ursprünglich rot-weissen Scheiben wurden weiss übermalt und mit dem schwarzen „H“ versehen. Sie standen bis 1969 verrostet talseitig im Felseinschnitt und bergseitig jenseits der Ueberführung über die Strasse jeweils rechts vom Gleis. Ihr Drehmechanismus war blockiert. Billette erhielt man im Zug vom Kondukteur nur bis zu den Endpunkten der Linie. Reisegepäck war beim Empfang am Ziel zu bezahlen. Solches nach Oberhasli musste im Zug in Empfang genommen werden. Fuhr

jemandem der Zug vor der Nase weg, konnte er sein Gepäck am nächsten bedienten Bahnhof abholen. Dies waren Niederglatt und Buchs, ab 1934 Otelfingen.

In einem Memorial stellten die SBB die katastrophalen Ergebnisse dar: 20 Reisende pro Zug wurden nie erreicht, 1924 kamen in Niederglatt sogar weniger als sechs Reisende pro Zug an, etwas mehr stiegen ein. Im Juli 1924 wurden in Buchs 14 Billette nach Niederglatt, 16 nach Bülach und eines nach Winterthur verkauft. Nach den Stationen talwärts waren es 161. Diese Reisenden konnten aber ebensogut die untere Station Buchs-Dällikon benutzen. 1924 kamen 183 Güterwagen an oder gingen ab, und 1018 Tonnen wurden umgeschlagen. Wenig benützt wurde auch die neue Haltestelle Oberhasli. 1924 stiegen im November 308 und im Dezember 299 Personen ein, also ein Reisender pro Zug. Deshalb schlugen die SBB einen Ersatzverkehr mit einem kleinen Postauto zwischen Buchs-Dällikon, Dielsdorf, Oberhasli und Oberglatt vor. Drei Kurse täglich waren vorgesehen. Dieser Vorschlag wurde jedoch von den Gemeinden abgelehnt.

Triebwagenbetrieb

Nach dem Ersten Weltkrieg hat der Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren starke Verbreitung gefunden. Auf der brachliegenden Strecke wurden Versuche unternommen. Ein für den Schienenbetrieb eingerichteter Lastwagen zog in der Steigung Güterwagen von 50 Tonnen mit 5 km/h. Man versprach sich eine billigere Feinverteilung von Gütern. Zur gleichen Zeit war ein 1914 von Sulzer, BBC und Rastatt für die sächsischen Staatsbahnen erbauter dieselelektrischer Triebwagen BCm 2/5 auf Demonstrationsfahrten. Er fuhr ab dem

23. Oktober 1922 im Fahrplandienst während eines Monats über den Schipkapass und wurde von einem Dampftriebwagen der Ramsei – Sumiswald – Huttwil-Bahn abgelöst. Schliesslich konnten zwei Stück dieses Typs dem Régional du Val de Travers (RVT) verkauft werden. Einer steht noch heute im Verkehrshaus der Schweiz. Die SBB konnten sich aber nicht zu einem Kauf entschliessen.

Bei den Verhandlungen wegen der Wiederaufnahme des Bahnbetriebs sprach man von einem

Triebwageneinsatz. Dies war jedenfalls das Argument für die Beschränkung auf die dritte Klasse. Nach Ansicht der SBB stand 1922 kein Fahrzeug zur Verfügung, das zum Einsatz während eines Jahres getaugt hätte. Erst 1925 erschien der CFm 2/4 9901, dieselektisch, 250 PS stark; er bot 50 Plätze in dritter Klasse und wog 61 t.

Zuerst wurde er zwischen Brugg und Wohlen und ab 15. Mai 1927 in allen vier Zugpaaren über den Schipkapass eingesetzt; der letzte Kurs fuhr wieder bis nach Bülach, wie es von den Anliegergemeinden gewünscht worden war. Im Fahrplan waren die Kurse mit „T3“ bezeichnet. Ab 1928 erschien wieder das P (Personenzug). Offenbar war der Triebwagen nicht sehr zuverlässig. Der Fahrkomfort liess zu wünschen übrig: Man hatte nämlich den Eindruck, beim Motor direkt neben dem Personenabteil tobe ein wütender Gorilla. 1932 wurde das Fahrzeug

wegen eines Maschinenschadens abgestellt. Im Mai 1933 stellte die Elektrifikation im Glarnerland den Versuchstriebwagen CFm 2/4 9921 frei. Nach Brugg versetzt, übernahm er die Fahrleistungen nach Niederglatt und Bülach. 1931 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur erbaut, wurde er den SBB zur Verfügung gestellt. Der Dieselmotor lief auf einem Laufgestell unter dem Wagenkasten und trieb mit Kardanwellen die angelenkten Endachsen. Damit war Platz gewonnen, und der Motorenlärm blieb fern von den Passagierabteilen. Am 23. Mai 1934 erlitt er in Brugg einen Rangierunfall, wurde defekt abgestellt und nicht wieder repariert. Die eine Antriebsachse hätte neu gebaut werden müssen, was als zu teuer beurteilt wurde. So kehrte die „Tösstalerin“ Ec 3/5 6600 mit ihrem Gepäck- und dem meist einzigen Personenwagen zurück.

Sparmassnahmen und Ende

1931 scheiterte ein weiterer Einstellungsversuch. In der Folge wurde der Betrieb auf das absolute Minimum reduziert. 1934 wurde Buchs zur unbedienten Haltestelle degradiert und die Bewachung sämtlicher Bahnübergänge aufgehoben. Lange Pfeifsignale und eine auf 20 km/h gedrosselte Geschwindigkeit beim Befahren der Niveauübergänge sollten die Sicherheit gewährleisten. Der Zusammenstoss vom 11. November 1935 oberhalb Oberhasli zwischen einem Lastwagen und dem Zug von Baden geschah auf einem nunmehr unbewachten Uebergang. Er kostete den Chauffeur das Leben; Lokomotivpersonal und Passagiere kamen mit dem Schrecken davon, nur der Kondukteur im Gepäckwagen wurde leicht verletzt.

Das erneute Gesuch vom 17. Mai 1935 um Betriebseinstellung wurde auf Grund des Gesetzes zur Sanierung der SBB vom 20. Dezember 1934 bewilligt. So verkehrten am Sonntag dem 17. Januar 1937, die Züge zum letzten Mal. Zum Abschied wurde ein zweiter Personenwagen angehängt. Die Lokomotive trug vorne am Kessel eine Tafel mit Schweizerkreuz, Lorbeerkranz und den Jahreszahlen 1877 – 1937. An einem Wagen stand:

*Die gute alte Bülach-Bahn
Hat treulich ihre Pflicht getan,
Wir fahren heut' aus der Bäderstadt
Zum letzten Mal nach Niederglatt.*

In der Presse fand die Betriebseinstellung einiges Echo: In der

„Schweizer Familie“ erschien eine ausführliche Bildreportage unter dem Titel „Einer Bahn geht der Schnauf aus“. „Zeitbilder“ des „Tages Anzeiger“ meinten: „Die idyllischen Bahnhöfchen verschwinden. Die Linie wird inskünftig

nur noch Militärzwecken dienen.“ „Ausgeschaltet“ schrieb das „Badener Tagblatt“ zu einem Bild des Bahnhofs Buchs; am 19./20. Januar 1937 erschien ein längerer Abschiedsbericht.

Aus dem Betriebsalltag

Sabotage

Nicht gebrauchte Güterwagen wurden zwischen 1918 und 1922 auf der Strecke von Niederglatt gegen Oberhasli abgestellt. Lehrlinge der Lichtkohlenfabrik Niederglatt (heute Alusuisse) machten sich einen Spass daraus, unter jedes Rad eine Schraubenmutter zu legen. Da es

geschneit hatte, war nichts zu sehen. Als die Wagen gebraucht wurden, war der Zug mit keiner Kraft zu bewegen, das Lösen aller Handbremsen half nichts, alles wurde kontrolliert, alles in Ordnung befunden. Der Zug schien an den Schienen festgeschraubt.

Sonntagsdienst

Ein Ober-Lokomotivführer hatte beschlossen, die „Bülacher Führer“ müssten mehr Sonntagsdienst leisten. Diese hatten das zweifelhafte Vergnügen, am Sonntag früh über Oerlikon nach Wettingen zu fahren, um

dort ihren Dienst anzutreten. Zudem war die kleine Lokomotive auf der steigungs- und kurvenreichen Schipkaspassstrecke schwierig zu führen, und der Heizer musste wacker Kohlen schaufeln.

Schiebedienst

Einst zogen lange, schwere Güterzüge aus der Ostschweiz über Bülach nach Wettingen. Die kurven- und steigungsreiche Linie erforderte nicht nur eine Vorspann-, sondern auch eine Schiebelokomotive. Trotzdem kam es

vor, dass die Züge im Herbst auf den laubbedeckten Schienen steckenblieben. Eine vierte Lokomotive musste von Bülach oder Wettingen herandampfen, um die Fuhre wieder vom Fleck zu bewegen.

Weinlese

Lustig ging es in Buchs zu. Zur Zeit der Weinlese erhielten die Bähnler oft einen Korb Trauben zum Mitnehmen auf die Lokomotive oder in den Gepäckwagen gereicht. .

Lokomotivpiffe für Doppelliter

Zugführer oder Kondukteure suchten zwischen Baden und Otelfingen Reisende, die bereit waren, einen Doppelliter Buchser zu spendieren. In Otelfingen wurde die Bestellung auf die

Lokomotive gemeldet. Die Anzahl der Piffe bei der Anfahrt auf Buchs bedeutete die Anzahl der Doppelliter, die der Wirt des Gasthofs Weinberg auf die nahe Station zu bringen hatte.

Ohne registrierenden Geschwindigkeitsmesser konnte man sich eine Verspätung leisten und die verlorene

Zeit bis Bülach mit etwas flotterer Fahrt wieder einholen.

Leere Züge

Das folgende Zitat stammt aus der „Zürcher Illustrierten“:

Als der Reporter um 11 Uhr von Niederglatt nach Otelfingen fuhr, war er der einzige Fahrgast im Zuge, und auf dem Rückwege um die Mittagszeit sass ein einziger Reisender im Wagen, der sein Lebtage noch nie hier

durchgefahren war. Zugführer Sch. ist froh, dass er nicht jeden Tag diese langweilige Route abzufahren hat. Dafür sind die Aufenthalte auf den Stationen nicht so knapp bemessen wie anderswo, und man wartet, wenn jemand in der Ferne winkt und noch rasch auf den Zug will.“

Kriegsreserve

Wie schon in „Zeitbilder“ bemerkt, behielt man die Linie als Umfahrung von Zürich für militärische Zwecke. Nur zu schnell sollte dies der Fall sein, denn am 22. Dezember 1940 fielen Bomben auf Zürich und beschädigten den Wipkinger Viadukt. Ein Gleis hing in der Luft. Einspurig konnte in der gleichen Nacht der Personenverkehr

wieder aufgenommen werden, und der Güterverkehr wurde grossräumig umgeleitet. Aeltere Einwohner von Oberhasli erinnern sich, dass damals mehrere Züge über den Schipkapass fuhren. Ob das die in anderen Quellen erwähnten Kohlenzüge Polen – Italien waren?

Filmszenarien

Im Film „Steibruch“, 1942 gedreht von Sigfrit Steiner, kann man eine Zugfahrt von Otelfingen nach Buchs erleben. Aus dem Wagenfenster geht der Blick ins Furttal. In Buchs unter der grossen Linde erwartet man Heinrich Gretler. Er steigt aus einem Personenwagen, einem von der JS stammenden Dreiachser (SBB Nr. 7731 – 7822). In der ganzen Sequenz ist eine Lokomotive weder zu sehen noch zu

hören. So kann man vermuten, der Wagen sei von einem Stationstraktor geschoben worden.

Am 24. September 1989 befuhr die C 5/6 2978 mit historischen Wagen die Strecke von Niederglatt aus für Filmaufnahmen. Der Film mit Eisenbahnszenen aus der ganzen Schweiz wurde im IMAX-Theater im Verkehrshaus Luzern gezeigt.

Abstell- und Industriegleise

Nach dem Kriegsende 1945 wurden auf dem Gleis alle möglichen Wagen abgestellt: 1945/46 waren es beschädigte französische Güter- und Gepäckwagen. Die vierachsigen gedeckten Güterwagen von Typ „Travaux publiques“ waren 1919 aus

den USA geliefert worden. Sie wurden in der SBB-Werkstätte Zürich wiederhergestellt. Dreiachsige PLM-Gepäckwagen (Paris – Lyon – Méditerranée) durchliefen bei SIG Neuhausen Reparatur und Modernisierung. Die Wehntaler Eb 3/5

schob ankommende Wagen bis gegen Oberhasli hoch und holte sie wieder ab.

Ausrangierte Personenwagen warteten bei Otelfingen auf den Abbruch oder den Umbau zu Dienstwagen. Später standen in Buchs Untergestelle zum Umbau in Begleitwagen Db, die bekannten „Sputniks“.

Immer wieder wurden saisonal nicht gebrauchte Güterwagen vorübergehend abgestellt, in den sechziger Jahren Kohlenwagen L 3 oder zweiachsige Kesselwagen. Manövriert wurden sie von einer Zürcher C 5/6. Heute überwintern die Flachwagen des Zirkus Knie im Mettmenhasler Holz.

Ein Zugsunglück geschah bei Otelfingen am 16. Juli 1986: Oberhalb der Tankanlage entliefen abgestellte, offene Güterwagen und rollten gegen die Station. Sie entgleisten auf der Schutzweiche, kollerten über die Böschung und schichteten sich zu einem wüsten Haufen auf. Die meisten

der 15 Wagen waren abbruchreif. Der Grund des Entlaufens konnte nie herausgefunden werden.

Nach und nach siedelten sich Industriebetriebe entlang der Strecke an. Die Tankanlage bei Otelfingen wurde 1959/60 in Betrieb genommen. Die Versorgung geschah mit Eisenbahnzisternen über Anschlussgeleise bei Km 32,2 und 32.5. Die letzte Anlieferung erfolgte Ende 2000. Seither wird die Anlage stillgelegt und sukzessive abgebrochen und das Gleis nur noch stationsnahe benützt.

Bei Niederglatt entstand ein grosses Netz von Anschluss- und Abstellgleisen. Das fünf Kilometer lange Streckenstück mit der grossen Kurve im Oberhasli bedient die Tankanlage Mettmenhasli seit 1957. Beladene Kesselwagenzüge mit neun Vierachsern zieht eine Bm 4/4 aus Niederglatt hoch. Eine Gleisanlage dient dem Entladen der Züge; dort steht ein uralter, noch betriebsfähiger Breuertraktor.

Eine Beerdigung erster Klasse

Nach der Einstellung des Personenverkehrs wurden die Gleise nicht mehr unterhalten. Im Mettmenhasler Holz und von Otelfingen her bis zur Station Buchs dienten sie dem Abstellen von Wagen. Das Mittelstück vom Bahnübergang Bösbuck (Km 27,5) bis zur Station Buchs (Km 29,6) wurde kaum noch gebraucht. Gelegentlich verkehrte eine Draisine, und am 19. März 1960 beförderte die Dampflokomotive Eb 3/5 5804 eine Hochzeitsgesellschaft zum Bergwerk im Krähstel. 1956 trat die Gemeinde Buchs mit dem Gesuch an die SBB, die Anlagen auf dem Gemeindegebiet für eine ungestörte Entwicklung der Wohnbauzone zu entfernen. Abklärungen jeglicher Art führten zum Ergebnis, dass für die Bahnlinie kein

Bedarf mehr bestehe. Sogar die Generalstabsabteilung hatte keine Einwände, also gelangte der Bundesrat mit der Botschaft an die Räte, die Konzession Niederglatt – Otelfingen sei aufzuheben. Im Zürcher Unterland und in Baden erhob sich eine heftige Opposition. Die Wiederaufnahme des Personenverkehrs wurde angeregt, ausserdem die Vorteile als Zubringer zum neuen Rangierbahnhof Limmattal gepriesen. Die SBB brachten als Gegenargumente die ungünstigen Neigungsverhältnisse und die umständlichen Rangiermanöver in die Diskussion ein. Ausserdem hätte die Strecke für 18 – 20 Millionen Franken erneuert und angepasst werden müssen. Pro und Contra füllten die

Zeitungspalten. Am 5. Dezember 1968 stimmte der Ständerat mit 30 gegen 5 Stimmen der Vorlage zu. Im Nationalrat gab sie am 6. März mehr zu reden. Nach einer fast dreistündigen Debatte wurde mit 74 gegen 63 Stimmen knapp Eintreten und dann mit 69 gegen 47 Stimmen die Aufhebung beschlossen. Die Räte glaubten, an eine stille Beerdigung zu gehen, und waren erstaunt, dass es ein ausgewachsenes Begräbnis erster Klasse wurde

Hierauf begann der Abbruch: Inert vier Wochen waren die 3,78 km Gleise samt Stationsanlage Buchs herausgerissen. Entgegen allen Voraussagen blieben das Stationsgebäude, die grosse Linde und die Bahnhofsplanie erhalten. Die Strasse Dielsdorf – Hand – Buchs folgt immer noch der Haarnadelkurve um die längst entfernte Einfahrweiche, die ihr anlässlich des Bahnbaus aufgezungen worden war.

Nach der Stilllegung

Die beiden verbliebenen Rumpfgleise wurden für zwei Millionen Franken erneuert. Die 6 m langen Schienen aus der Bauzeit wurden durch gebrauchte, verschweisste SBB-Schienen ersetzt. Auf dem Teilstück Niederglatt – Tankanlage Mettmenhasli herrscht lebhafter Verkehr mit Kesselwagenzügen. Einige Verbesserungen wurden angebracht, zum Beispiel sichert eine Blinklichtanlage den Niveauübergang Oberhasli-Watt. Eine Ueberführung für die Strasse Mettmenhasli – Watt wurde 1963 gebaut und 1994 verbreitert. Die alte enge Bahnüberführung über die Furttalstrasse bei Otelfingen wurde 1968 durch eine breitere ersetzt, und ein Wegübergang erhielt eine Blicklichtanlage.

Anlässlich der Elektrifikation der Wehntalbahn im Jahre 1960 mussten die Ueberführung gehoben und die anschliessenden Dammstücke erhöht werden, um Platz für die Fahrleitung zu gewinnen.

Das 6,4 km lange Streckenstück ab Niederglatt mit der weiten Kurve um das Dörfchen Oberhasli verlockte immer wieder zu Extrafahrten in den Busch. 1980 anlässlich der Einweihung der Doppelspur Bülach – Niederglatt verkehrte der Stationstraktor mit offenen Wagen als Buschexpress. Der Dampftriebwagen CZm 1/2 mit einem alten Dreiachser bereicherte das Silofest Niederhasli 1986, und ein Schulreise-Extrazug verkehrte mit der eleganten Bm 4/4 II 18451.

Letzte Fahrt

„Gestern ist das Bähnchen zum letzten Mal von Baden ins Glattal hinüber gefahren und hat bei den zahlreichen unüberwachten Bahnübergängen gellend sein Abschiedslied in die Nebellandschaft hinein gepfiffen. (...)

Wir fuhren mit , um festzustellen, wie andernorts Abschied gefeiert wird. Das einzige, was wir erspähen konnten,

war ein Abschiedswinken von Alt und Jung, vom freien Feld her und aus den Fenstern der heimeligen Riegelhäuser. In Buchs verstieg sich sogar ein unter der Wirtshaustür stehender dazu, die erhobene Faust hinter dem davoneilenden Züglein zu schütteln! In stark ausgreifenden Kurven pustete das Zügli die Rampe hinauf, um durch das Mettmenhasler Holz vom Furttal

ins Glattal hinüber zu wechseln. Etwas rascher ging es bei der Talfahrt nach Oberhasli hinunter, wo zu Ehren der Haltestelle, einem offenen kistenförmigen Unterstand, kurz halt gemacht wurde. Dann folgte der landschaftlich schönste Teil der Strecke. Im Vordergrund lag der Mettmenhaslersee mit seinem Badehäuschen in der Winterruhe, im Hintergrund leuchtete das sonnenbeschienene Regensberg durch einen Nebelvorhang hindurch. In Niederglatt hiess es wie üblich „Alles aussteigen!“ Auch die Rückkehr

brachte nichts Aussergewöhnliches. Erfreulicherweise funktionierte der sprichwörtlich gewordene „Dienst am Kunden“ der SBB zu der nunmehr ausgeschalteten Strecke auch am letzten Tag: man durfte die gelochte Fahrkarte als Andenken an die historische Fahrt behalten. Am Bahnhof Wettingen goss man noch genügend Wasser in den Bauch des Dampfrosses, damit es in voller Fahrt in Baden einfahren konnte.

Badener Tagblatt von Montag, dem 18. Januar 1937.

Quellennachweis:
Akten und Pläne; Infothek SBB Bern; Archiv Sihlpost Zürich
Akten und Pläne; Staatsarchiv des Kantons Zürich
Badener Neujahrsblätter; 52. Jahrgang; 1977