100 Jahre Bahnhof Wettingen

Autor(en): **Zehnder, Carl August**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Badener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **52 (1977)**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-323893

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

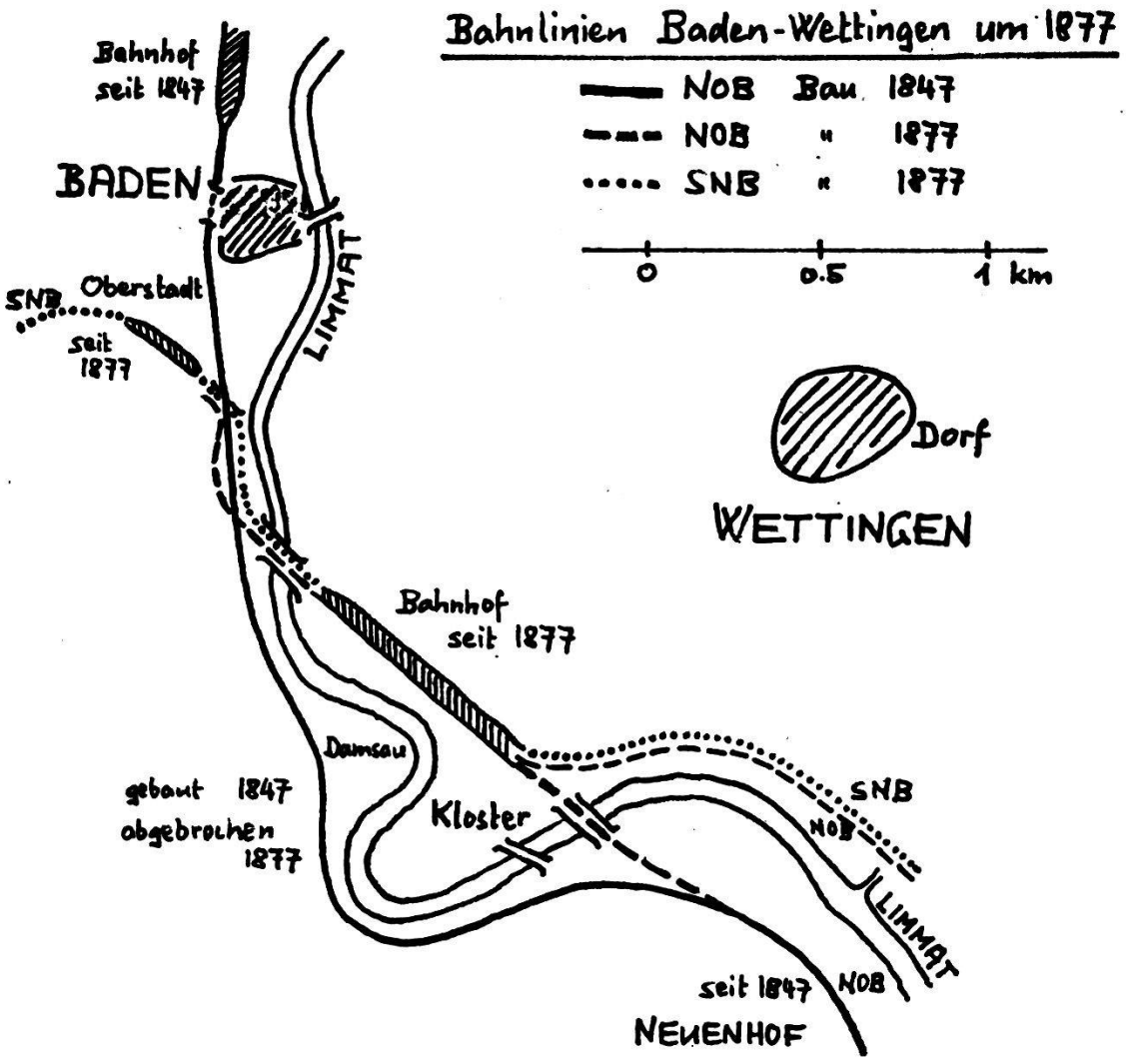
100 Jahre Bahnhof Wettingen

Unter «Verkehrssanierung» versteht die Region Baden wohl noch heute vor allem jene grosse Entflechtung von Bahn- und Strassenverkehr im Zentrum der Bäderstadt, welche die berühmten Barrieren von Bruggerstrasse, Schulhausplatz und Zürcherstrasse entfernte und gleichzeitig verschiedene Nachbarprobleme löste, wobei auch die Altstadt von Baden erstmals umfahren werden konnte.
Diese Verkehrssanierung von 1955 bis 1965 mit ihrem neuen Bahntunnel von über 900 m Länge ist aber auch in ihrer Grösse durchaus nicht einzigartig in unserer Gegend. Vor genau 100 Jahren nämlich verlegte die damalige Nordostbahn (NOB, die Nachfolgerin der Nordbahn von Zürich nach Baden) ihre doppelspurige Hauptstrecke zwischen Neuenhof und dem Ländliquartier in Baden vom linken auf das rechte Limmatufer. Damit konnten ebenfalls mehrere Probleme gelöst werden:

- Anschluss der neuen NOB-Strecke Baden–Otelfingen–Niederglatt–Bülach an die Stammstrecke Zürich–Baden;
- Kreuzung mit der neuen Strecke Winterthur–Seebach–Otelfingen–Baden–Lenzburg–Zofingen der Schweizerischen Nationalbahn (SNB);
- Elimination der längeren und rutschgefährdeten Strecke auf dem linken Ufer, wo oberhalb der Damsau schon beim Bahnbau 1846/47 Schwierigkeiten den Bau behinderten;
- Anschluss von Wettingen an die Eisenbahn.

Die Vorgeschichte dieser Bahnverlegung führt mitten in die harten Kämpfe um die Nationalbahn in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts. Die beiden Geschichtsschreiber von Baden, Barth. Fricker (1880) und Otto Mittler (1965), haben beide den verkehrspolitischen, finanziellen und damit allgemein politischen Konsequenzen des Nationalbahn-Dramas grosse Aufmerksamkeit geschenkt, so dass hier darauf nicht eingegangen werden muss. Hingegen ist wohl weniger bekannt, wie sich die gewählte neue Streckenführung technisch entwickelte. Und darüber sei hier kurz berichtet.

1872 projektierten Winterthurer Eisenbahnpolitiker die Westsektion Wintertur–Baden–Zofingen der nachmaligen Nationalbahn über Kloten–Seebach–Otelfingen–Baden Oberstadt–Mellingen. Die Zürcher NOB-Direktion befürchtete eine Abwanderung von ihrer längeren Stammstrecke Winter-



thur–Zürich HB–Baden und plante eine noch kürzere, dritte Verbindung Winterthur–Baden über Bülach–Niederglatt–Otelfingen–Baden, wobei nur Niederglatt–Baden und eine Verbindungskurve in Bülach neu gebaut werden mussten, da die übrigen Strecken bereits bestanden und der NOB gehörten[1]). Bereits am 2. September 1872 berichtete Oberingenieur Robert Moser der NOB-Direktion über seine Abklärungen, so dass 1873 die Konzession für Baden–Otelfingen beantragt werden konnte. Da die Zeit drängte, schlug die NOB für die neue Strecke einfach eine Abzweigung von der Hauptlinie im Ländli in Baden vor, wollte mit einer Brücke die Limmat überqueren und so das Furttal erreichen. Das damalige Schweizerische Eisenbahn- und Handelsdepartement widersetzte sich aber einer solchen offenen Abzweigung von einer Hauptstrecke (1874!), so dass bei der alten Linienlage am linken Limmatufer ein drittes Geleise bis in den Bahnhof Baden in Betracht gezogen wurde. Die Stelle für den geeigneten Brückenbau wurde

ebenfalls untersucht. Der erwähnte Oberingenieur Moser berichtet seiner Direktion am 3. Oktober 1873: «Da nach diesem Projekt die Linien Baden–Zürich und Baden–Otelfingen sich auf eine grössere Strecke nahezu parallel bewegen, so wurde schon bei den ersten Vorlagen ein Projekt mit einer früheren Vereinigung erarbeitet; die Verhältnisse derselben am *linken* Ufer der Limmat *oberhalb* dem Kloster Wettingen gestalteten sich jedoch so ungünstig, dass dieselbe ganz ausser Betracht fallen musste. Fortgesetzte Studien führten dagegen zu einer technisch in jeder Beziehung vorteilhafteren Anschlussstation am *rechten* Ufer unterhalb des Klosters Wettingen.» Weiter erwähnt Moser die nötig werdende zweifache Überquerung der Limmat, wodurch aber die schlechte Passage bei der Damsau gemieden und die Strecke um 600 m verkürzt werden könne[2]).

Mehrere Schwierigkeiten mussten allerdings bis zur Bahneröffnung noch überwunden werden. Die Konzessionsbehörde verlangte das Nebeneinanderlegen der Geleise NOB und SNB auf Parallelstrecken, so dass die untere Eisenbahnbrücke in Wettingen drei-, die Strecke Wettingen–Otelfingen zweispurig wurde. Die Bahnhöfe waren gemeinsam zu bauen und zu betreiben, wobei die Erzfeinde NOB und SNB für die Stationen Wettingen und Würenlos sowie für die Gemeinschaftsbahnhöfe auf Zürcher Gebiet sogar einen vernünftigen Vertrag abschlossen.

Die neuen Strecken wurden alle 1877 wie folgt eröffnet: 15. September Bahnverlegung NOB Zürich–Baden vom linken Ufer über den Bahnhof Wettingen; Ende September Bülach–Wettingen (–Baden) der NOB; 15. Oktober Winterthur–Seebach–Wettingen–Baden Oberstadt der SNB (die Strecke Baden Oberstadt–Zofingen war schon am 6. September eröffnet worden).

Bereits 1878 machte übrigens die SNB Konkurs; die NOB ersteigerte die Linie 1880 und entfernte 1881 die 2. Spur Otelfingen–Wettingen.

Nachdem somit seit 1847 auf der Spanischbrötlibahn keine Station zwischen Dietikon und Baden bestand, hat das Jahr 1877 Wettingen und übrigens auch Killwangen-Spreitenbach, wo die Station an der alten Strecke neu errichtet wurde, den Bahnanschluss gebracht. Carl August Zehnder

Literatur:

[1] Oskar Welti: Zürich–Baden, Orell Füssli, Zürich 1946

[2] NOB-Akten Strecke Baden–Niederglatt im Archiv der Kreisdirektion III der SBB in Zürich