

Zeitschrift:	Minaria Helvetica : Zeitschrift der Schweizerischen Gesellschaft für historische Bergbauforschung = bulletin de la Société suisse des mines = bollettino della Società svizzera di storia delle miniere
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Historische Bergbauforschung
Band:	- (2017)
Heft:	38: Das Bergwerk im Krähstel
Artikel:	Die Schipkapass-Bahn
Autor:	Siegenthaler, Rainer / Widmer, Roger
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1089856

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: 23.01.2026

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



Die Schipkapass-Bahn

Rainer Siegenthaler †, Roger Widmer

Verwunschene Schienen im Wald

Gibt man im Internet als Suchbegriff «Schipkapass» ein, wird neben einer vergessenen Eisenbahnlinie im Furttal, ein Pass in Bulgarien angezeigt. Was der bulgarische Schipkapass aber mit dem Zürcher Unterland zu tun hat, soll hier später beantwortet werden.

Die überwachsenen Gleise (Fig. 1), Prellböcke und Überführung zwischen Otelfingen und Oberhasli regen zum Rätseln und Nachforschen an. Bei Recherchen stösst man immer wieder auf Publikationen zu den verwunschenen Schienen und über die noch deutlich sichtbaren Spuren, oder den verlassenen Bahnhof Buchs ZH, den Fragen und Erklärungen – 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 «Spanisch-brölibahn» sei über den Schwenkelberg gefahren, wird gelegentlich vermutet.

Vor 140 Jahren, am 1. Oktober 1877, wurde die Eisenbahnlinie vom Zürcher Unterland in die Bäderstadt Baden an der Limmat in Betrieb genommen. Aber bereits im Jahr 1937 wurde der Betrieb nach einigem Hin-und Her wieder eingestellt

Neben diesen Gerüchten ist die vergessene Eisenbahnlinie für uns von grossem Interesse, da Johannes Spühler als Bahnhofsvorsteher beim Bahnhof Buchs angestellt gewesen war, und er dann später den abgebauten Quarzsand mit eben dieser Bahn von Buchs nach Bülach befördern liess. Das alles ist Grund ge-

nug, der spannenden Geschichte dieser Eisenbahnlinie, die in einer bewegten Zeit entstand, in diesem Minaria einen gebührenden Platz zu geben.

Politische Hintergründe

Im Frühjahr 1870 herrschte in Winterthur eine bedeutende Aufregung zugunsten einer projektierten Rheintalbahn von Winterthur nach Waldshut. Am 25. Oktober 1870 erteilte der Kanton Zürich dem projektierenden Komitee die Konzession. Am 27. Januar 1872 verlangte



Fig. 1

Überwachsenes Gleis im Mettman-hasler Holz. Foto: WIDMER (2017)

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 (N.B.) sollte die von Finanzkreisen abhängige, allmächtige NOB in die Knie zwingen.

Diese dicke, schwarze Linie von Winterthur über Bülach nach Baden auf der Karte als «Eisenbahn-Projekt Winterthur – Baden» markiert, 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 zum Handeln gezwungen, ein neues Konzept sollte her; 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 – Kantonsgrenze 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 Generalversammlung 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 1871 kam aus Bülach die Anregung, die neue Bahn möchte den Dettenberg (heutige Lineinführung) durchstossen und Bülach bedienen, statt – wie in der Konzession festgehalten – die Wagenbreche.

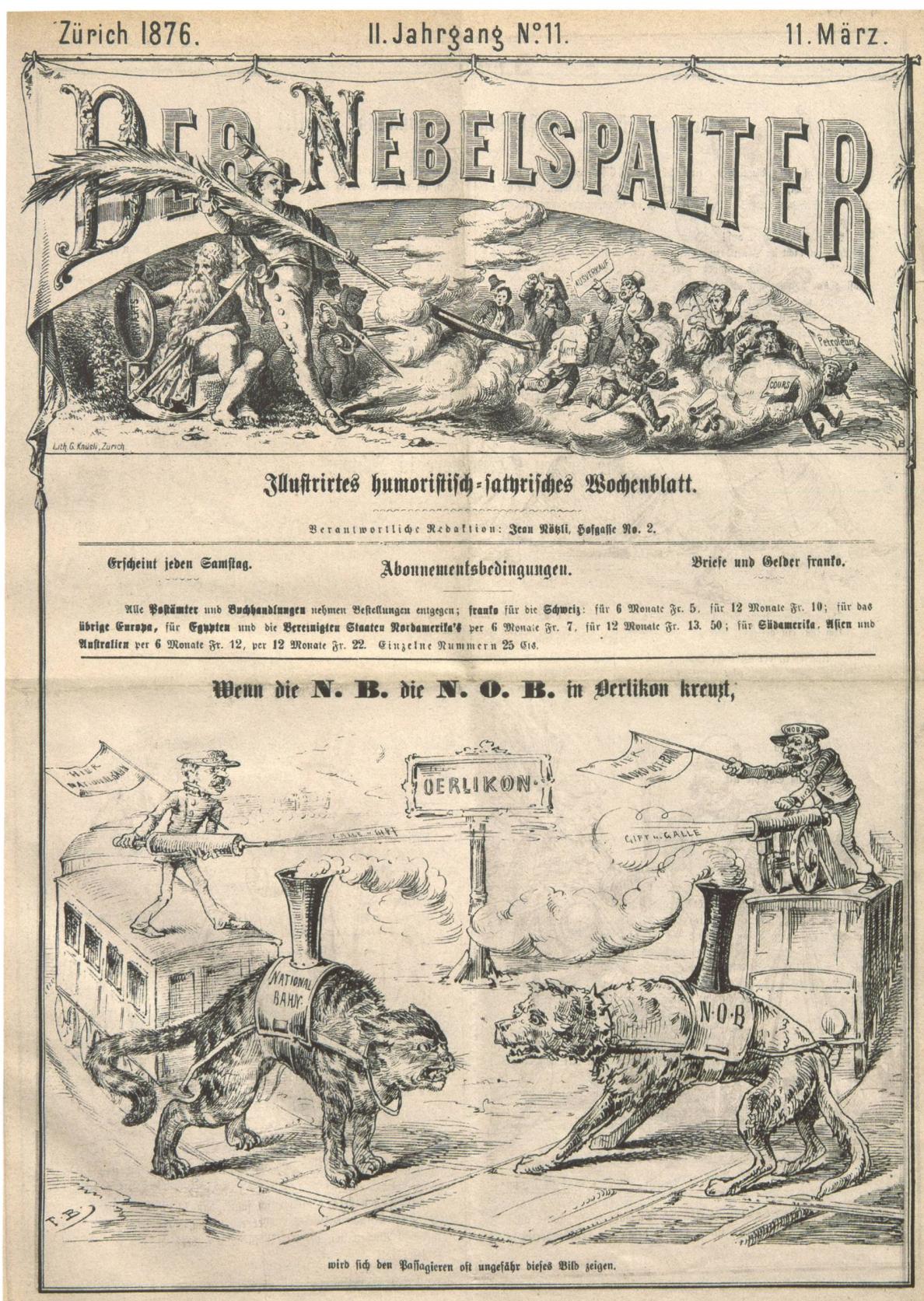
Dieser Wunsch nach Änderung der Linienführung Winterthur – Koblenz stellte eine Gefährdung für die Linie Winterthur – Bülach – Baden der Tösstalbahn, später

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 (Fig. 2). 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 bundesrätslichem Entscheid die Linie über Bülach und Egliwil 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 davon schwimmen und plante deshalb eine neue Streckenführung über Kloten – Seebach. Die Konzession wurde ihr am 25. Oktober 1873 erteilt. Im Unterland stand nun dem Bau eines dichten Eisenbahnnetzes von sich konkurrenzierenden Bahnlinien nichts mehr im Wege (Fig. 3).

Fig. 2

Bahnhof Baden um 1910. Die SBB-Dampflokomotive B 2/3 1173 (NOB 63 von 1894) wartet vor einem Personenzug unter der hölzernen, 1912 abgebrochenen Einstieghalle. Foto: UNBEKANNT (1910).





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 für 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.

Wagenklasse

Die Wagenklasse (Klasse) bezog sich bei der Bahn auf die Beförderung in Wagen mit einem bestimmten Komfort. Ursprünglich waren früher jeweils ganze Wagen einheitlich ausgestattet, wovon die Bezeichnung Wagenklasse rührte. Von den früher eingeführten vier Wagenklassen kennen wir heute noch die Erste und Zweite Wagenklasse. Heute sind oft in einem Wagen verschiedene Klassen anzutreffen, dann wird von Erster oder Zweiter Klasse gesprochen.

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 Wagenklasse festgelegt. Fahrten in gemischten Zügen mit nur zweiter und dritter Klasse sollten 20 Prozent billiger sein.

Planung

Ziel der NOB war es, eine Linie für den durchgehenden Güterverkehr zu bauen. Es war klar, dass ohne Durchgangsverkehr niemals eine Rendite erreicht werden konnte. Bei der Planung zur Überquerung des Schwenkelbergs wurden gleichmässige Steigungen und grossen Kurvenradien angestrebt. Jedes Begehen, 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

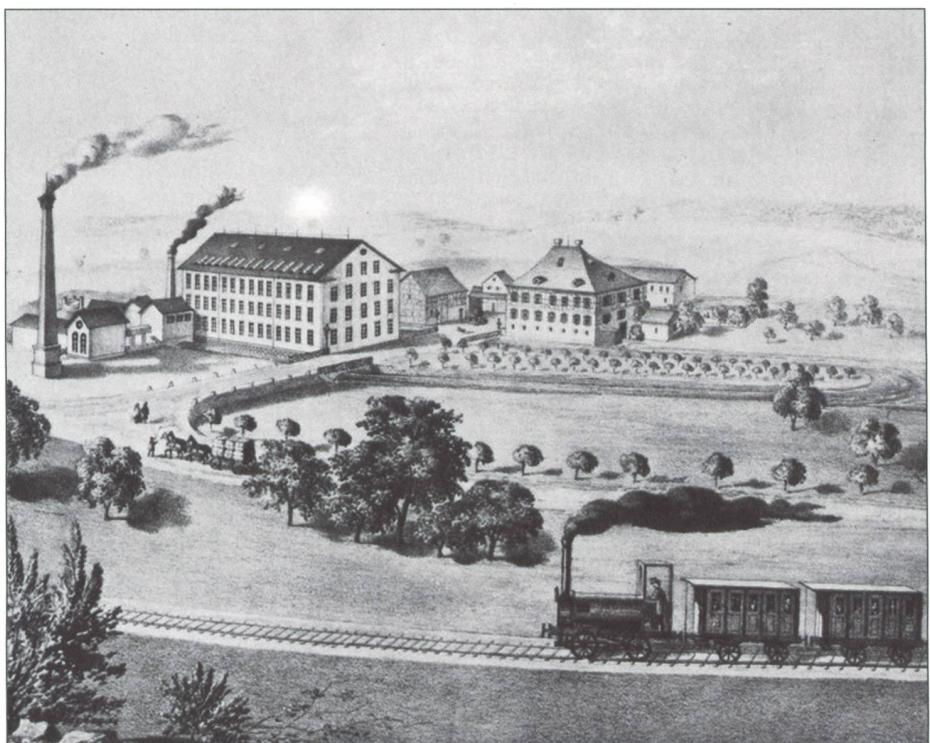
Fig. 3

Wenn die N.B. die N.O.B. in Oerlikon kreuzt. Diese Karikatur aus dem Nebelpalter zeigt deutlich die damals angespannten Verhältnisse zwischen den sich konkurrenzierenden Bahngegesellschaften.

Zeichnung: Boscovits (1876)

Fig. 4

Baumwollspinnerei Jakobstal, im Vordergrund Dampflok Richtung Niederglatt, um 1880.
Zeichnung: StCHR (1880).



NOB winkte mit Begründung ab, der Bahnhof Regensdorf der Nationalbahn sei näher beim Dorf.

Es läge nahe, in Buchs eine Station einzurichten, denn die vorgesehene 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. Zukünftige Benutzer wollte man dennoch nicht einfach der Konkurrenz überlassen, und eine Station mit der Möglichkeit zu kreuzen, erleichterte den Betrieb auf der 12,7 km langen Strecke Niederglatt – Otelfingen.

Herr Däniker, Gerant der Baumwollspinnerei Jakobstal in Bülach (Fig. 4), regte am 16. September 1876 eine Station Höri an. Durch die Verlegung des Bahnhofs Bülach (Fig. 5) in die Herti am 1. August 1876 anlässlich der Eröffnung der Dettenberglinie, war der Weg für

Güter von und zur Fabrik länger geworden. Pläne sahen eine Station beim Übergang 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. Aber wegen der inzwischen ausgebrochenen Eisenbahnkrise wurden sowohl die Doppelspur als auch die 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 (Fig. 6/7). Dort war am 20. Juni 1874 der Abendschnellzug Zürich – Aarau entgleist.

Für die gemeinsame Strecke 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. So wurde durch die NOB und nach ihren Normen 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



Fig. 5

Das hölzerne Gebäude des alten Bahnhofs von Bülach, erbaut im Schweizer Holzstil (Laubsägelstil) war nur ein Provisorium. Es wurde 1876 abgebrochen, als der neue Bahnhof in der Herti fertig gebaut war. Das abgebrochene Bahnhofgebäude wurde beim Bau der Linie Baden – Niederglatt in Otelfingen wieder aufgebaut und steht noch heute dort. Foto: UNBEKANNT (1870).

Wettingen – Baden-Oberstadt gehörten der Nationalbahn, das nordwestliche Gleis Wettingen – Oetlingen und die beiden Doppelspurbrücken waren dann wiederum im Besitz der NOB. 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.

Streit um Schalengussräder

Der Betrieb erfolgte nach den Vorschriften der NOB. Die Züge verkehrten nach den Vorgaben des Eigentümers. Dies erlangte Bedeutung, als die NOB den Verkehr von Güterwagen der S.N.B. mit Schalengussräden auf ihren Linien aus Sicherheitgründen untersagte. Gleichartige Güterwagen wurden jedoch durch die NOB von den Vereinigten Schweizer-

Räderprobleme

Ein Text aus dem Heft 15 der Schweizerischen Bauzeitung zeigt eindrücklich die Bestehenden «Räder» Probleme auf:

«Wenn es auch gelungen ist die Radreifen in einer Weise zu befestigen, die das Abfliegen derselben bei eingetretenem Brüche möglichst verhindert und damit dem Entgleisen der Fahrzeuge wesentlich vorgebeugt ist, so ist aber doch noch dem «Springen und Losewerden» der Reifen Thür und Thor geöffnet, woraus in direkter Folge grosse Unkosten und auch Verkehrsstörungen resultiren, da man wohl niemals zugeben wird, dass ein Fahrzeug mit gesprungenen Radreifen seinen Weg weiter als bis zur nächsten Station fortsetze.... so dass man sich zu strenger Winterszeit endlich genöthigt sehen würde, jedem auf Speichenräder rollenden Wagen ein Reserve-Räderpaar hinten aufzuschnallen, wie es seligen Angedenkens beim Strassenfuhrwerk Sitte war.» (STÖTZER, 1883)

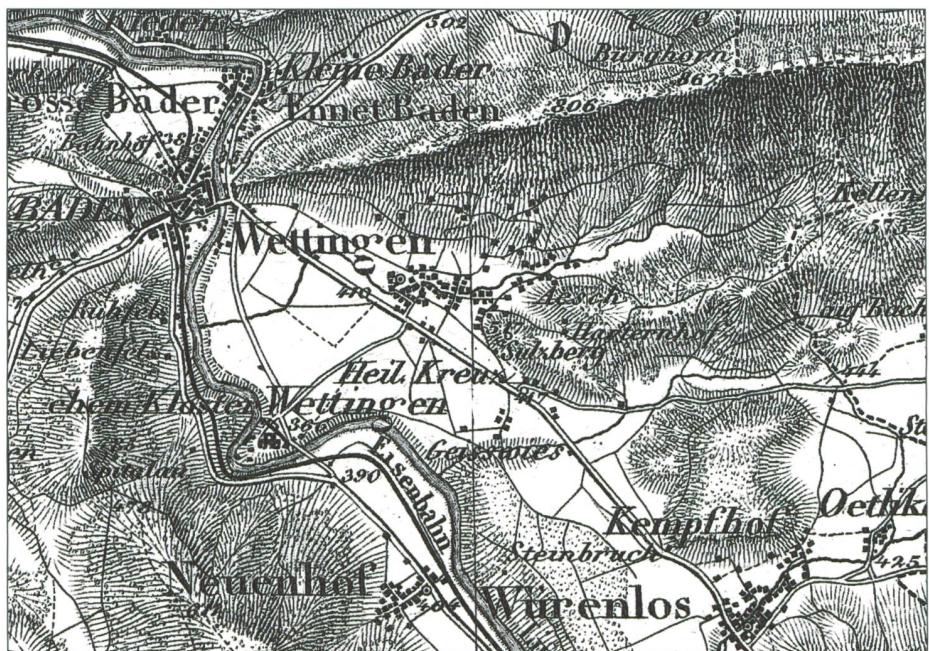


Fig. 6

Ausschnitt aus der Dufourkarte, Stand 1875 im Massstab 1:100000. Gut sichtbar die alte und gefährlichere, linksufrige Linienführung. Reproduziert mit Bewilligung der swisstopo (JA100120).

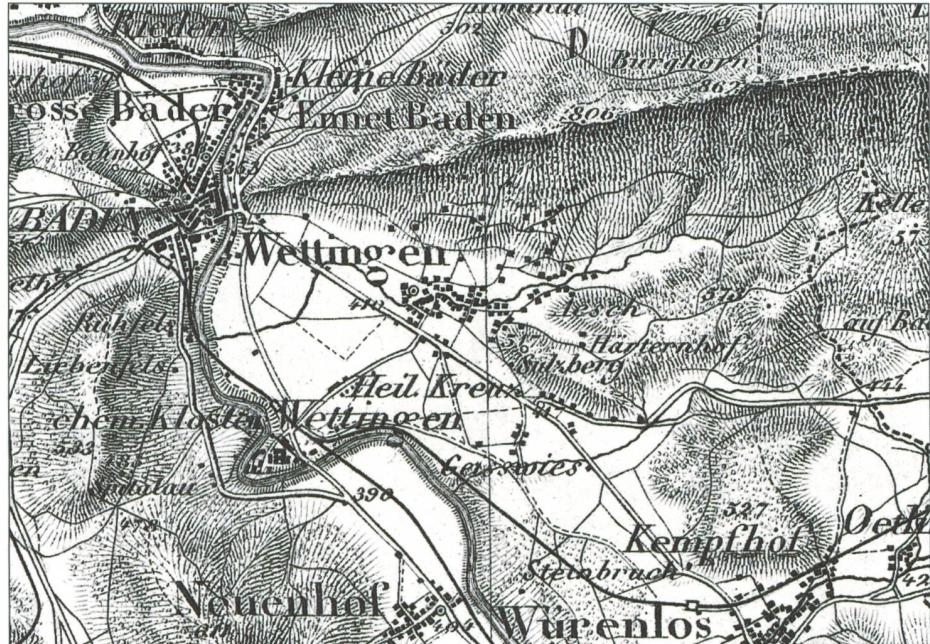


Fig. 7

Ausschnitt aus der Dufourkarte Stand 1875/1879 im Massstab 1:100000. Neue rechtsufrige Linienführung. Reproduziert mit Bewilligung der swisstopo (JA100120).

bahnen und aus Österreich anstandslos übernommen. Es ging offensichtlich darum, Verfrachter abzuschrecken, ihre Güter bei der S.N.B. aufzugeben.

Die ersten Schalegussräder hatten bei kurvenreicher Strecke eine Standzeit von einigen Monaten. Auch die damals eingesetzten Speichenräder waren dem immer grösseren Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen (GERSTNER, 1831).

Ein neu entwickeltes Gussverfahren erbrachte dann immerhin eine Standzeit der Schalengussräder von mehreren Jahren (Fig. 8).

Bei dem neuen Gussverfahren wurde eine höhere Härte der Lauffläche dadurch erzielt, dass der Teil der Gussform, welcher die Lauffläche samt Spurkranz bildet, nicht aus Formsand, sondern aus

einem entsprechend dicken Ring aus Gusseisen bestand. Im Gegensatz zu dem schlecht die Wärme ableitenden Formsand, der die anderen Teile der Radform bildete, wurde die Wärme durch den Gusseisenring – die Kokille – so rasch abgeleitet, dass sich an diesen Stellen der Kohlenstoff nicht in Form von Graphit ausschied, sondern chemisch



Fig. 8

Rohling eines BOXPOK-Rad aus Stahlguss für eine Amerikanische Lokomotive. Dieses Rad wurde ähnlich wie die Schalengussräder in einem Stück gegossen und maschinell weiter bearbeitet.

Foto: UNBEKANNT (1930-40)



Fig. 9

Bahnhofplatz Bülach, Foto Richtung Schleufenberg, links die Geleise Richtung Dettenberg-Tunnel nach Winterthur, rechts die Geleise nach Zürich. Diese werden durch ein Quergleis verbunden, welches später aufgehoben wurde. Postkarte: Eine von 30 Karten aus dem Postkartenbuch Bülach in alten Ansichten, Weltbild Verlag, Olten, 2002, Foto Archiv-Lesegesellschaft, Bülach

gebunden blieb; es bildete sich dort eine allmählich in das gewöhnliche Gefüge des Graugusses übergehende harte Schicht mit strahligem Gefüge, die der Abnutzung einen grossen Widerstand entgegenseztes.

Ein Nachdrehen, der durch Abnutzung wie Ausbröcklun oder flachen Stellen entstandener, korrekturbedürftigen Lauffläche war der Härte der Lauffläche wegen noch nicht möglich. Das Rad war nur mehr als Altmaterial zum Umschmelzen verwendbar (RÖLL, 1917).

Obwohl diese Schalengussräder in Amerika häufig selbst unter Personenwagen und auch bei Lokomotiven eingesetzt wurden, war ihr Gebrauch in Europa in gewisser Hinsicht eingeschränkt.

Ein grosses Problem war, dass sich weniger harte Stellen leichter abnutzten, das Rad somit unrund wurde und da es durch Abdrehen nicht bearbeitet werden konnte, schnell unbrauchbar wurde. Das unrunde Rad bewirkte einen unruhigen Lauf, konnte zum Springen des Rades

Los (Baulos)

Im Bauwesen wird bei einer Unterteilung eines Bauwerkes in mehrere Abschnitte von einem Baulos gesprochen. Dabei stammt der Name ursprünglich von dem früher üblichen Verfahren ab, bei mehreren Anbieter die Bauabschnitte durch das Los zu vergeben.

und zu einem Achsbruch führen. Um die harten Laufflächen möglichst lange zu erhalten, war es in Europa nicht erlaubt, solche Schalengussräder zu bremsen und sie waren nur für Geschwindigkeiten bis zu 55 km/h zugelassen (STÖSSEL 1864).

Bau

Es war nicht nur die Linie Niederglatt – Wettingen zu erstellen. 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 Verbindungs-gleis quer über die Strasse zum Bahnhof (Fig. 9). 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 (Fig. 10).

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. Bereits Ende 1876 war der Bau der Strecke beinahe vollendet.

Die Strecke Niederglatt – Wettingen bot keine besonderen Schwierigkeiten. Mit zwei langen 9,5 Promille-Rampen und weiten Kurven liess sich der Schwellenberg überqueren. Dämme und Ein-

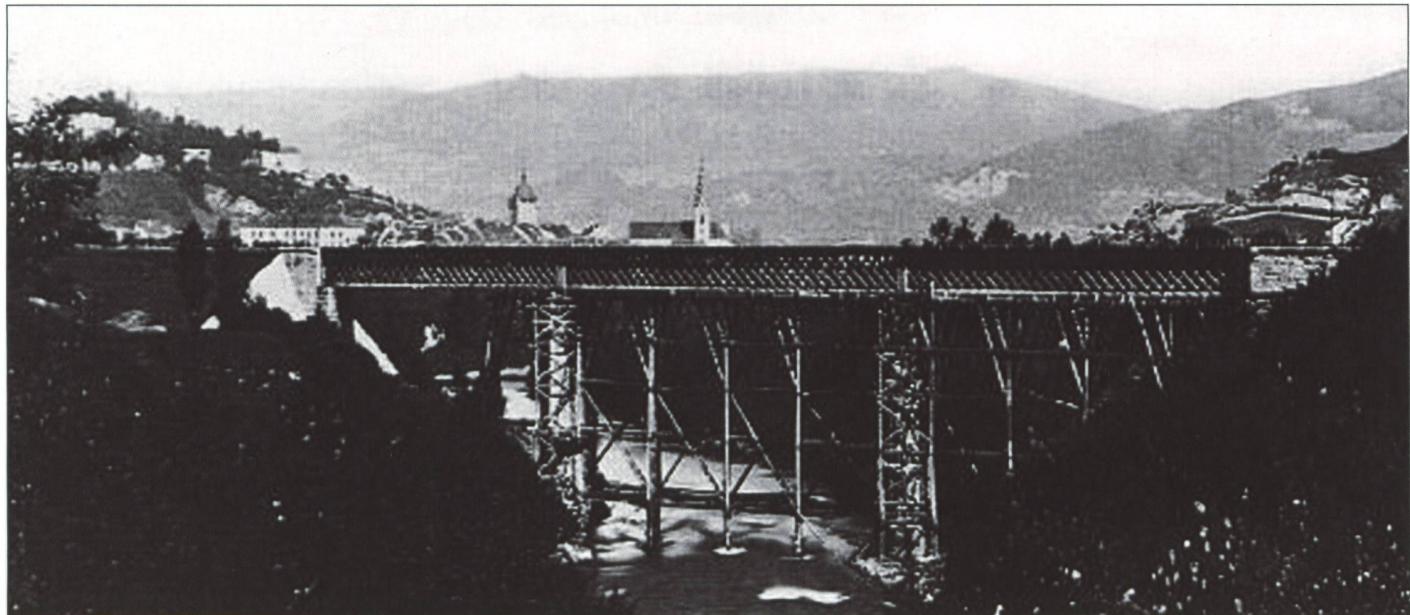


Fig. 10

Untere Limmatbrücke. Diese Brücke wurde für die Linie Niederglatt - Baden gebaut und diente gleichzeitig den Linien Zürich - Baden und Wettingen - Baden - Oberstadt. Damals wurde die Seminarkurve abgeschnitten. Foto: UNBEKANNT (19. Jh.).

Bahnhofskategorie (Classe)

Es ist noch heute in einigen Ländern gebräuchlich, die Bahnhöfe nach ihrer Bedeutung im Personen- und Güterverkehr einzustufen. In Deutschland geschieht die Einteilung zum Beispiel in sieben Kategorien.

schnitte folgten aufeinander. Es gab 22 Bahnüberführungen und fünfmal überquerte die Strasse das Gleis. Von den 33 Niveauübergängen waren 15 mit hölzernen Schiebbarrieren, fünf mit Zug- und eine mit einer Rollbarriere gesichert. Eine kleine Wärterbude bot dem Personal Schutz vor Wind und Wetter. Am Bösbuck, der Kreuzung der Bahn mit der Strasse Dielsdorf – Adlikon, stand ein Wärterhaus mit einer Wohnung (Fig. 11). 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 Widerlängen aus Kalkstein (Fig. 12).



Fig. 11

Bahnwärterhaus am Bösbuck, das an der Strasse Dielsdorf - Adlikon liegt.
Foto: UNBEKANNT (1961).

Fig. 12

Überführung über die Furttalstrasse bei Otelfingen.
Foto: UNBEKANNT (1938).

Fig. 13

Station Otelfingen um das Jahr 1910.
Foto: UNBEKANNT (1910).



Buchs erhielt das damals für Landstatio-
nen übliche Gebäude der «Classe V». In
Otelfingen wurde der am 2. August 1876
aufgelassene Kopfbahnhof von Bülach
mit kleinen Änderungen aufgebaut
(Fig. 13). Die Strukturen des Gebäudes
von 1865 sind heute noch erkennbar.
Das quer zum Gleis stehende Vordach ist
in veränderter Form noch vorhanden; ge-
genüber 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 Cassafens-
terchen 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
Doppelspurausbau Oerlikon – Bülach
genutzt. Buchs, Otelfingen und Würen-
los 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 ent-
fernt, Wettingen 40'047 km und 26 cm.
Die Kilometrierung der Reststrecken
erfolgt heute noch von Winterthur aus,
allerdings nur auf hundert Meter genau.
Die Nationalbahn-Strecke Winterthur –
Wettingen über Kloten – Seebach mass
42'73321 km, war also 2'65895 km
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 interes-
siert 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 ei-
nem Bahnhof profitieren können, wurde
aber von der NOB abgewiesen. Vorge-
sehen 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

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 Betttag mit Gratisfahrten für die
Bevölkerung eröffnet. Am Betttag eine
Volksbelustigung durchzuführen, wurde
damals als empörende Geschmacklosig-
keit empfunden und löste geharnischte
Proteste aus. Versuchten die Gerüchte-
macher 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 Nord-
ostbahn, setzte heute eine neue Ader
in unser eisenbahnliches Verkehrsgebiet.
Noch in grauer Nacht, Morgens 5 Uhr,
verkündeten unsere Bronzegeschütze
die nahe Abfahrt nach der berühmten
Badestadt Baden. Wenn auch der jetzi-
gen Zeit gemäss der offizielle Festprunk
fehlte, so wird das nur als natürlich
begriffen werden. Wir Bülacher aber
betraten das Bahnhofgebiet mit einem
Gefühle der Anerkennung auf die Nord-
ostbahn und unterlassen dabei nicht, die
beste Hoffnung auf eine bessere Zeit zu
hegen, wo das durch die stürmende Pe-
riode gesprengte Rad wird frisch gelegt
werden können! Munter und fröhlich
mit den Fröhlichen, mit Sang und Klang
und dem Sängerpanier 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 Lim-
matstrand, 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

Schiebedienst

Einst zogen lange, schwere Güterzüge aus
der Ostschweiz über Bülach nach Wet-
tingen. 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 heran-
dampfen, um die Fuhre wieder vom
Fleck zu bewegen.

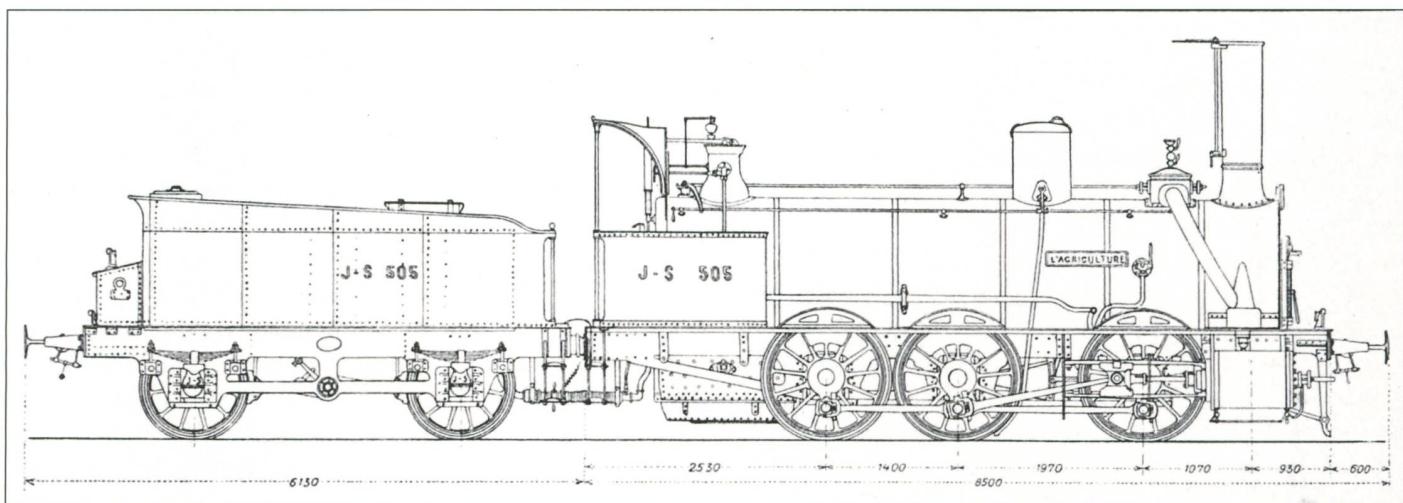


Fig. 14

Güterzug-Lokomotive vom «Typ Bourbonnais» der Bahn «Ouest-Suisse», später «Jura-Simplon». Gebaut 1858 und 1862 in der Fabrik von J.F.Cail in Paris. – Nach einer Originalpause der SBB, RENKER (1925).

zweite und dritte Klasse. Sie verkehrten von Winterthur oder Bülach nach Brugg. In der Gegenrichtung verband ein Zug Baden mit Winterthur und Zug Nr. 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.

Schipkapass- oder Schiebkapass?

Wann der heut noch geläufige Übername 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 1877-78 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 Russisch-Türkischen 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 (Fig. 14) für den Einsatz an der Balkanfront der russischen Regierung zu verkaufen. Zehn Maschinen waren 1871-73 von Esslingen geliefert worden und trugen Namen von Berghörner. 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 Änderung der Schreibweise deutet Schiebkapass auf den Schiebedienst über den Schwellenberg. 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 750000 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 Zweite. und Dritte. Klasse, und das schlechte Wagenmaterial gab immer wieder Anlass zu Klagen. Für das Furttal meinte der Lägernbote 1877:

«Eisenbahnliches. Kein Bezirk hat das Glück, von so viel Eisenbahnsträngen durchzogen zu werden, wie der unsige.

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 fortdauern, 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 an das Eisenbahndepartement; und der Betriebschef ergänzte das Schreiben mit einem weiteren Bearbeitungsvermerk (Kasten auf Seite 86):

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 Fahrgäst im Zuge, und auf dem Rückwege um die Mittagszeit sass ein einziger Reisender im Wagen, der sein Lebtag 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.

Lokpfiffe 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 Pfiffe bei der Anfahrt auf Buchs bedeutete die Anzahl der Doppelliter, die der Wirt des Gastro 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.

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

Anmerkung des Betriebschef

An das III. Departement

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

Von 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 Änderung 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 60000 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.

Güterverlad in Buchs

Ab 1891 begann Johannes 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 daraus ein Besucherbergwerk, ein immer beliebteres Ausflugsziel und ist dies 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 Schiebebarrieren wurden eiserne Schlagbäume aufgestellt. Elektrisches Licht erhielt Otelfingen 1919 und Buchs erst 1923.

Übergang 1902 an die SBB

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 Lägernhang

mit weisser Rauchfahne Höhe gewann und dann im Walde verschwand, stammt folgender Satz:

«Die Lokomotive mit dem behäbigen Kohlenwagen beschied 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 Furttalbahn elektrisch geführt. Die SBB konnten sich nicht zur Übernahme 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 (Fig. 15).

Kosten senken sollte die Rückstufung der Station Buchs in eine Wärterstation (1911). Beim Ausbruch des Ersten Welt-

Fig. 15

Die Station Würenlos im Jahr 1908 mit einem einfahrenden Zug der Furttalbahn - Modern anmutenden Fahrleitung sowie die sechsachsige Drehgestell-Lokomotive Nr. 3. Foto: UNBEKANNT (1908).



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.

krieges 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 und Betrieb von 1922 bis 1937

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. Über Bülach waren zwar die Steigungsverhältnisse besser, 9.5 Promille über den Schwenkeiberg gegenüber 15 Promille auf der Strecke Kemptthal – Effretikon,

aber die Rangiermanöver in Brugg, Wettingen, Bülach und Winterthur verschlangen Zeit und Energie. Die Umleitung des Güterverkehrs über Zürich während der Betriebseinstellung 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 begrüsste 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 (Fig. 16), 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 Betonsockeln 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 Überführung 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.

Katastrophale Ergebnisse

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,

Fig. 16

Haltestelle Oberhasli, die am 11. Dezember 1922 eröffnet wurde.

Foto: UNBEKANNT (1922).

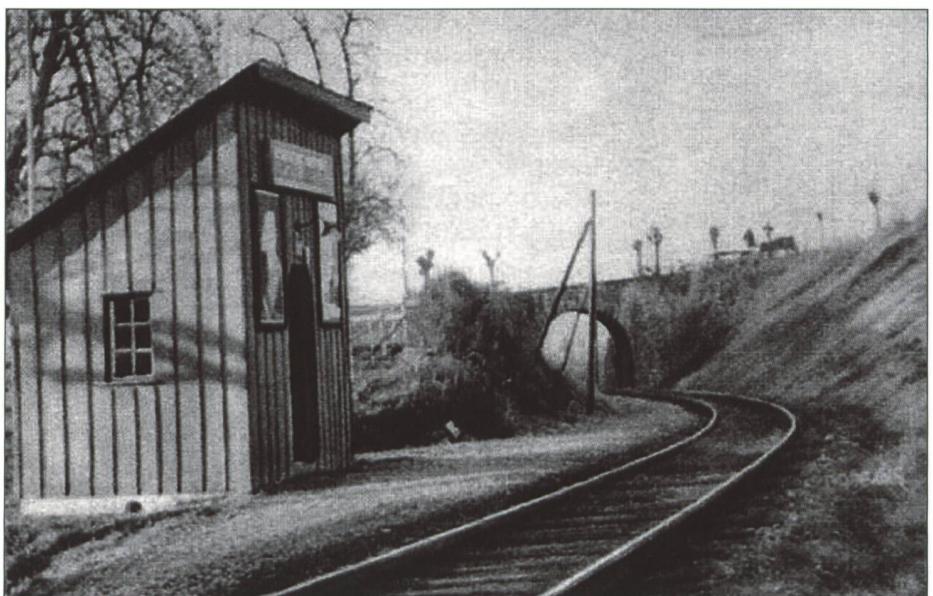




Fig. 17

oben: Diesel-elektrischer Triebwagen BCm 2/5 der Chemin de Fer Régional du Val-de-Travers im Bahnhof von Fleurier.
Foto: UNBEKANNT (1925).

Fig. 18

unten: Diesel-elektrischer Triebwagen CFm 2/4 990, gebaut von der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) und ausgestattet mit einem Sulzer 8LV21 (215 x 300 mm Bohrung und Hub) 250 PS bei 550 U / min, sowie einem Braun Boveri-Elektrogetriebe. Sulzer, Foto: UNBEKANNT



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 benutzt 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 Regional du Val de Travers (RVT) verkauft werden (Fig.17). 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, dieselelektrisch, 250 PS stark; er bot 50 Plätze in dritter Klasse und wog 61 t (Fig. 18).

Zuerst wurde er zwischen Brugg und Wohlen und ab 15. Mai 1927 in allen vier Zugpaaren über den Schipkapass



Fig. 19

Bahnhof Buchs mit Dampflokomotive Ec 3/5 +F +2P, ausnahmsweise mit einem Gepäck- und zwei Personenwagen im Winter 1936/37.
Foto: UNBEKANNT (1936/37)



Fig. 20

Die unbediente Haltestelle Buchs im Dezember 1936.
Foto: UNBEKANNT (1936)



Fig. 21

Station Buchs, Zugsauftakt aus Buchs in Richtung Oberhasli im Dezember 1936.
Foto: UNBEKANNT (1936).



Fig. 22

Station Buchs, Foto aus einem Artikel der Schweizer Familie vom 16. Januar 1937: «Einer Bahn geht der Schnauft aus». Foto: UNBEKANNT (1937).

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, welcher sich direkt neben dem Personenabteil befand, tobe ein wütender Gorilla. Im Jahr 1932 wurde dann das Fahrzeug infolge eines Maschinenschadens stillgelegt.

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 bei diesem Modell auf einem Laufgestell unter dem Wagenkasten und trieb mit Kardanwellen die Achsen an. Mit dieser neuen Anordnung war Platz gewonnen, und der Motorenlärm blieb fern von den Passagieren.

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 (Fig. 19).

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 (Fig. 20-22) 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 Übergang. Er kostete den Chauffeur das Leben; Lokomotivpersonal und Passagiere kamen mit dem Schrecken davon, nur der Kondukteur im Gepäckwagen wurde leicht verletzt (Fig. 23).

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, Lorbeerkrone 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.*»

Fig. 23

Entgleisung des Abendzuges Baden-Bülach nach dem Zusammenstoss mit einem Lastwagen bei Oberhasli (11. November 1935).» Sowohl die Lokomotive vom Typ Ec 3/5 6611 als auch der fehlbare Lastwagen waren nicht mehr fahrtüchtig. Der Bahnübergang war unbewacht (Andreaskreuz auf der linken Seite).

Foto: UNBEKANNT (1935).



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.

Das Ende naht

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. Dreiaxige PLM- Gepäckwagen (Paris – Lyon – Mediterranee) 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 warten bei Otelfingen auf den Abbruch oder den Umbau zum Dienstbegleitwagen (Fig. 24). Später standen in Buchs Untergestelle zum Umbau in Dienstbegleitwagen (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 (Fig. 25). Heute überwintern die Flachwagen des Zirkus Knie im Mettmenhasler Holz.

Ein Zugsunglück geschah bei Otelfingen am 16. Juli 1986: Oberhalb der



Fig. 24

Ehemaliger SBB oder BLS Dienstbegleitwagen «*Sputnik*» mit der Betriebsnummer X 573 in Le Locle. Foto: TEUTSCHMANN (2007).

Fig. 25

Dampflokomotive C 5/6 2954 beim Verschub von Kohlenwagen L 3 zwischen Otelfingen und Buchs etwa im Jahr 1960. Foto: UNBEKANNT (1960).



Kriegsreserven

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. Ältere Einwohner von Oberhasli erinnern sich, dass damals mehrere Züge über den Schipkapass fuhren. Ob das die in anderen Quellen erwähnten Kohlenzüge Polen – Italien waren?

Tankanlage entließen 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 Anschlussgleise 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 benutzt. 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

(Fig. 26). 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.

Die Aufhebung der Bahnlinie wird beschlossen

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 Bösbeck (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

Filmszenen

Im Film „Steibruch“, 1942 gedreht von Sigfrid 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 Dreiaachser (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.



Fig. 26

Nutzung des Geleise am Rand des Mettmenhasler Holz durch die Tankanlage Mettmenhasli.
Foto: WIDMER (2017).

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: Innert vier Wochen waren die 3,78 km Gleise samt



Fig. 27

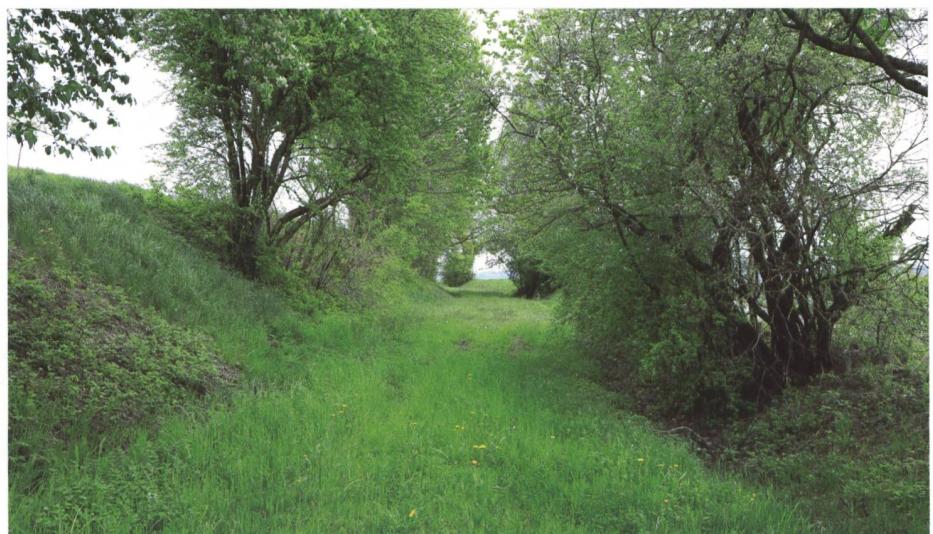
Prellbock an der Grenze zur Gemeinde von Buchs. Ab hier wurde das Gleise bis hin zum Bösbeck zurückgebaut. Foto: WIDMER (2017).

Fig. 28

Der ehemalige Bahnhof von Buchs wird heute als Wohnhaus genutzt. Foto: WIDMER (2017).

Fig. 29

Noch gut sichtbarer Verlauf des ehemaligen Trassee westlich vom Krähstel beim Huebächer. Foto: WIDMER (2017).



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 Bahnbau aufgezwungen worden war (Fig. 27-29).

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 herrscht lebhafter Verkehr. Deshalb wurden einige Verbesserungen wie Blinklichtanlagen angebracht. Eine Überführung 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 Überführung gehoben werden, um Platz für die Fahrleitung zu gewinnen.

Die 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 heimlichen Riegelhäuser. In Buchs versteig sich sogar ein unter der Wirtschaftstür 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 holt 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



Fig. 30

Der letzte Zug verlässt am 17. Januar 1937 mit festlich geschmückter Lokomotive den Bahnhof von Baden.
Foto: QUELLE UNBEKANNT

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.

Bibliographie

- BOSCOVITS, J.F. (1876): Wenn die N.B. die N.O.B. in Oerlikon kreuzt, Nebelspalter: das Humor- und Satire-Magazin, II Jahrgang N°.11, E-PICS, ETH Zürich Bildarchiv online, <http://www.e-periodica.ch>, Zürich.
- RENKER, G. (1925): Zeichnung, Güterzug-Lokomotive vom «Typ Bourbonnais», Schweizerische Bauzeitung, Band 86, Heft Nr. 13
- RITTER von GERSTNER, F.J. (1831): Handbuch der Mechanik
- RÖLL, FREIHER von (1917): Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Band 8, <http://www.zeno.org/Roell-1912/A/Räder?hl=rader#Räder81>
- SIEGENTHALER, R. (2002): Die «Schipkapass» -Bahn Bülach – Baden, Schweizerische Eisenbahn-Revue 8-9/10/2002, Luzern.
- STCHR (1880): Gemälde, Baumwollspinnerei Jakobstal, www.buelachansichtskarten.ch.
- STÖSSEL, F. (1864): Die Eisenbahn-Fahrzeuge. Ihr Bau und ihre Benutzung: Ein Handbuch für Techniker, Mechaniker und Eisenbahnbeamte, Springer Verlag, Berlin Heidelberg.
- STÖTZER, E. (1883): Scheiben- und Schalenguss-Eisenbahnräder, Schweizerische Bauzeitung, Band 1/2, Heft 15, Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-11055>
- TEUTSCHMANN, Hp. (2007): Fotografie eines ehemaligen SBB oder BLS Dienstbegleitwagen «Sputnik» mit der Betriebsnummer X 573 in Le Locle, www.bahnbilder.de.
- UNBEKANNT (1930-40): Fotografie, BOXPOK-Rad aus Stahlguss einer Dampflokomotive (Ans_05373-1081), E-PICS, ETH Zürich Bildarchiv online, <http://www.e-periodica.ch>, Zürich.
- UNBEKANNT (1929): Fotografie, Triebwagen der Chemin de Fer Régional du Val-de Travers im Bahnhof von Fleurier (Ans_05562-004), E-PICS, ETH Zürich Bildarchiv online, <http://www.e-periodica.ch>, Zürich.
- UNBEKANNT (1910): Fotografie, Bahnhof Baden um 1910, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (19. Jh.): Fotografie, Untere Limmatbrücke, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1961): Fotografie, Bahnwärterhaus am Bösbuck, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1938): Fotografie, Überführung über die Furttalstrasse bei Otelfingen, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1910): Fotografie, Station Oetelfingen, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1908): Fotografie, Station Würenlos, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1922): Fotografie, Haltestelle Oberhasli, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1936/37): Fotografie, Bahnhof Buchs mit Dampflokomotive Ec 3/5 +F +2P, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1936/37): Fotografie, Bahnhof Buchs mit Dampflokomotive Ec 3/5 +F +2P, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1936): Fotografie, unbediente Haltestelle Buchs, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1936): Fotografie, Station Buchs, Zugsauftakt aus Buchs in Richtung Oberhasli, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1937): Fotografie, Station Buchs, Fotografie aus einem Zeitungsartikel, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1960): Fotografie, Dampflokomotive C 5/6 2954 beim Verschub von Kohlenwagen, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1937): Fotografie, Der letzte Zug am 17. Januar 1937 in Baden, http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/frame1.htm.
- UNBEKANNT (1870): Fotografie, alter Bahnhof von Bülach, www.buelachansichtskarten.ch.
- UNBEKANNT (1875): Dufourkarte Stand 1875, swisstopo, Bern.
- UNBEKANNT (1879): Dufourkarte Stand 1875/79, swisstopo, Bern.
- UNBEKANNT (1920): Postkarte, Fotografie des Bahnhofs von Bülach, www.buelachansichtskarten.ch.
- UNBEKANNT (19235): Fotografie, Entgleisung des Abenzuges Baden-Bülach, <http://www.derbysulzers.com/swissrailcar.html>.