

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 13 (1937)
Heft: 3

Artikel: Die letzte Fahrt
Autor: Staub, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-751573>

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: 12.01.2026

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



Zugführer Sch. aus Windisch. Als der Reporter um 11 Uhr von Niederglatt nach Otelfingen fuhr, war er der einzige Fahrgast im Zug, und auf dem Rückweg um die Mittagzeit saß ein einziger Reisender im Wagen, der sein Lebtage noch nie hier durchgefahren war. Der Zugführer Sch. ist froh, daß er nicht jeden Tag diese langweilige Route abzufahren hat. »Für 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. Als in Schaffhausen seinerzeit mit den SBB wegen der Stillelegung der Strecke verhandelt wurde, betonten die Schaffhauser, wie wichtig für sie die direkte Verbindung Schaffhausen-Aarau sei.

Le chef de train Sch. Quand notre reporter l'embarqua à 11 heures à Niederglatt pour Otelfingen, il était le seul voyageur. À midi, faisant le voyage de retour, il n'était qu'un seul compagnon. «Quand — dit le chef de train — les C.F.F. firent remarquer aux gens de Schaffhouse combien cette ligne semblait inutile, ceux-ci arguèrent de l'importance de ce train pour la communication directe Schaffhouse-Aarau. Mais on ne voit jamais ces messieurs de Schaffhouse dans nos wagons. Ce n'est pas toujours drôle de faire le voyage tout seul, alors quand j'apparais un retardataire qui ne fait signe, je suis trop content de l'attendre.»

Erster Abonnent: L. (links) arbeitet als Gießer in Bülach. Er fährt jeden Tag nach Baden. »Nachher wird mich das Abonnement über Oerlikon mehr kosten, als ich am Zahltag heimbringe. Die Familie würde nicht gerne nach Bülach ziehen, besonders da meine Frau in Baden auch noch etwas verdient.« L. gegenüber sitzt A. Z., Schriftsetzer, der jeden Freitag von Bülach über Otelfingen zu seinen Eltern nach Baden heimfährt. Es sind nur wenige Arbeiter, die als Abonnenten das Bahnhöfen regelmäßig benutzen. Die meisten Anwohner arbeiten in Zürich-Oerlikon, die Bucher steigen jeweils im unteren Bahnhof ein, die Oberhasler in Glatthaus.

Premier abonné: L. (à gauche), se rend chaque jour de Baden à Bülach où il travaille comme fondeur. La suppression de la ligne directe va m'obliger à prendre un abonnement par la voie Oerlikon-Bülach. C'est plus d'une semaine de paie que me représentera cette dépense mensuelle. D'ailleurs est pour moi une assez mauvaise solution, car ma femme a souvent à Baden la possibilité d'augmenter les ressources de mon ménage. En face de lui, M. A. Z., compositeur dans une imprimerie, se rend chaque vendredi de Bülach à Baden où habitent ses parents.



Einer von Otelfingen, Kantonsrat Sch.: »Für uns Otelfinger Bauern wird es nachher sehr unpraktisch sein, auf den Bülacher Markt zu fahren. Statt ¼ Stunden brauchen wir dann einen halben Tag zum Hinfahren. Sie hätten den Betrieb nur rationeller gestalten sollen, z. B. mit Leichttriebwagen, dann würde das Betriebsdefizit kleiner sein. Das Bahntasche muß in Zukunft doch auch unterhalten werden. Es hat dazumal geheißelt: Die Schweizer haben dem Schweizer Volk. Und jetzt redet man immer nur vom Rentieren und schätzt den Dienst am Volk zu gering ein. Auch die Verbindung mit unserm Bezirk Dittelsdorf wird nach der Aufhebung der Bahn mühsamer sein. Wir sind halt dumme Gecken, es wäre besser für uns, wenn wir zum Bezirk Baden gehörten.«

Un habitant d'Otelfingen, le député au Grand-Conseil Sch.: «On n'est pas enchanté nous autres paysans d'Otelfingen. Pensez qu'au lieu de trois quarts d'heure qu'il nous fallait pour nous rendre à la foire de Bülach, il va falloir perdre une demi-journée pour s'y rendre. On pourrait bien s'arranger les choses, avec une locomobile, par exemple. On disait autrefois les C.F.F. au peuple suisse. Maintenant on ne parle que de ce qui rapporte et on se moque pas mal des besoins du peuple. Nous rendre à Dittelsdorf, notre chef-lieu de district, va devenir tout une affaire maintenant. Il serait bien plus intéressant pour nous de ressortir du district de Baden.»

Die letzte Fahrt

Die Stillelegung der SBB-Linie Otelfingen-Niederglatt am 17. Januar 1937

BILDERBERICH VON HANS STAUB

Am 17. Januar 1937 fährt zum letztenmal ein Züglein über die Bahnstrecke Otelfingen-Niederglatt. An diesem Tag wird dieses Teilstück der Linie Baden-Wettingen-Bülach-Schaffhausen außer Betrieb gesetzt, als eine der eigenartigsten Maßnahmen zur Rationalisierung der SBB. Man will sich die jährlichen Ausgaben von 80 000 Franken, die der Betrieb der Strecke erfordert, ersparen, in der Meinung, daß der Nutzen, den das Bahnhöfen dem Volke bietet, nicht so viel wert sei. Die Anlage der Strecke Wettingen-Otelfingen-Niederglatt im Jahre 1877 durch die Nordostbahn war keine uneigennützige Tat. Sie sollte die Stadt Zürich umfahrende Linie Seebach-Wettingen der Nationalbahn konkurrenzieren. Wenige Monate nach ihrer Eröffnung liquidierte die Nationalbahn, und die Nordostbahn mußte die Konkurrenzstrecke Otelfingen-Seebach-Effretikon selber übernehmen. Das Gebiet, das die Linie Otelfingen-Niederglatt verkehrstechnisch erschließt, ist nicht groß. Buchs und Oberhasli sind die einzigen Haltestellen an der 19 km langen Strecke. Dabei besitzt das kleine Buchs noch eine Bahnstation an der Seebach-Wettingerlinie und Oberhasli ist nur etwa 10 Minuten von der Station Oberglatt an der Linie Bülach-Zürich entfernt. Nachdem die SBB allen Güterverkehr von Schaffhausen nach Aarau über Otelfingen abförsen und über Zürich leiten, verlor die direkte Verbindung Schaffhausen-Aarau natürlich noch mehr an Geltung.

Schon seit 58 Jahren fährt das Züglein, eine kleine Lokomotive mit einem Personen- und einem Güterwagen, durch die friedliche Landschaft. Sehr oft sind außer dem Lokomotivführer, dem Heizer und dem Kondukteur keine Fahrgäste darin zu sehen. Aber manchmal lauchze und flatterte eine Schülerschar um die Ränke, und die Oberhasler freuten sich, daß ihr Bahnhöfen etwas zu transportieren hatte. Im Zürcher Hauptbahnhof waren sie auch schon froh über diese Seitenlinie, erst kürzlich zum Beispiel, als das neue imposante Stellwerk nicht recht funktionieren wollte. Und wenn die Bucher an die Zeiten vor dem Kriege denken, wo der gesamte Transitverkehr aus der Ostschweiz nach der Westschweiz hier durchging, an die Interniertenzüge, die im Kriege nützlich vorbeirrollten, an die Truppentransporte nach dem Jura ... Niemand wünscht diese Zeiten zurück. Aber die Schienen sind nun einmal da, sie müssen nachher ja auch unterhalten werden. Könnte man sie nicht rationeller benutzen, z. B. mit Leichttriebwagen befahren? Solche und ähnliche Gedanken gehen den Anwohnern und Benutzern des sterbenden Bahnhöfen jetzt durch den Kopf. Unser Reporter hat einige von ihnen aufgesucht. Ihre Äußerungen mögen die Stimmung wiedergeben, die der Beschluß der SBB-Leitung in der stillgelegten Gegend hinterläßt.

Fünfmal im Tag fährt das Züglein mit einem Personen- und einem Gepäckwagen von Otelfingen nach Niederglatt und viermal im Tag in umgekehrter Richtung. Bald werden nun die Schienen als altes Eisen ihren Glanz verlieren und keine Raufbahn wird hell und luftig mehr über den grünen Wiesen zerflutten ...

Cinq fois par jour d'Otelfingen à Niederglatt et quatre fois en sens inverse, le petit tortillard fait le cours. Au début de l'année ses rails seront vendus comme vieux fer et son panache de fumée cessera d'animer le paysage.

Mort d'un tortillard

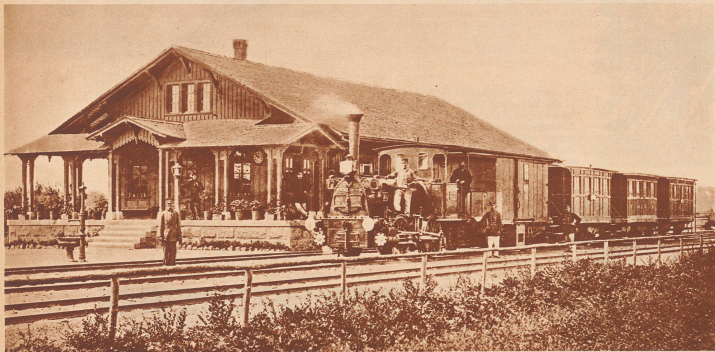
Une des premières mesures de la réforme des C.F.F. sera de supprimer, le 17 janvier, le tronçon ferroviaire Otelfingen-Niederglatt sur la ligne Baden-Wettingen-Bülach-Schaffhouse. Les 80 000 francs que coûtaient son exercice ne semblent pas, en effet, correspondre à l'utilité de son exploitation. Ce parcours de 19 kilomètres dessert deux stations: Buchs et Oberhasli. Or Buchs possède une autre gare sur la ligne Seebach-Wettingen, et Oberhasli ne se trouve qu'à dix minutes environ d'Oberglatt sur le trajet Bülach-Zürich.

Faute de passagers, le petit train qui, depuis 58 ans, assure le service, va donc disparaître. Il en va, cependant, que ce tronçon fut, durant la guerre, d'une certaine utilité pour le passage des trains de rapatriement des internés et pour le transport de nos troupes vers le Jura. Si personne ne souhaite le retour de ces événements, on est bien obligé actuellement de les prévoir. N'y aurait-il pas intérêt à remplacer — au lieu de supprimer — le petit train à vapeur par une locomobile? Notre collaborateur a consulté les principaux intéressés pour vous exposer ici leurs points de vue.



Zweiter Abonnent: F. Spengler in Buchs, fährt jeden Tag nach Bülach. Wenn die Bahn nicht mehr geht, muß er am Morgen eine Stunde früher aufstehen, 5 Uhr 45 fährt der Zug nach Oerlikon. Abends käme er statt 18 Uhr 45 erst um 20 Uhr 26 in Buchs an. F. Vater hat als Bahnarbeiter 30 Jahre lang die Strecke Otelfingen-Niederglatt kontrolliert. Nicht nur aus geschäftlichen Gründen bedauert F. die Aufhebung der Linie. »Es ist doch einfach schön, wenn so ein Bahnhöfen durch die Landschaft fährt«, sagt der Spengler. Frau F. meint, die Frauen hätten die Bahn auch mehr benutzt, wenn die SBB ihnen für den Kinderwagen dieselben Vergünstigungen gewährt hätten, wie den Sportlern für ihre Skier und Padelboote.

Deuxième abonné: M. F., ferblantier, fait chaque jour le voyage d'aller et retour de Buchs à Bülach. «Quand la ligne sera supprimée, il faudra que je me lève chaque matin une heure plus tôt et le soir je ne serai rentré qu'une heure plus tard». Le père de F. qui, durant trente ans, fut gardien de vote, regrette surtout la disparition de «son train» du point de vue pittoresque. La femme de F. énonce de vives revendications contre les C.F.F. en général: «Les femmes emploieraient plus souvent les C.F.F. s'ils accordaient aux voitures d'enfants les mêmes facilités de transport dont jouissent les skis et les canoës.»



Beim Bau der Linie Niederglatt-Otelfingen durch die Nordostbahn im Jahre 1877 handelte es sich nicht darum, ein Gebiet verkehrstechnisch zu erschließen, sondern die Verbindung Winterthur-Aarau abzukürzen und die Linie Effretikon-Seebach-Wettingen der Nationalbahn zu konkurrenzieren. Als die Nationalbahn in der Folge liquidierte, mußte die Nordostbahn die Konkurrenzlinie Otelfingen-Seebach selber übernehmen. Die SBB durften dann das Erbe dieser Privatbahnen übernehmen, die durch ihre eigenständige Politik schon von Anfang an die Rentabilität mancher Strecke verunmöglichten. Erstaunlich ist, daß sich die beiden Konkurrenzbahnen einigten, wenigstens von Wettingen bis Otelfingen ein gemeinsames Trasse zu benutzen. — Unser Bild zeigt den Bahnhof Bülach im Jahre 1875. Jetzt steht dieses Gebäude auf der Station Otelfingen.

La construction, en 1877, par la Compagnie «Nordostbahn» de la ligne Niederglatt-Otelfingen, n'était peut-être pas d'une absolue nécessité, mais cette voie améliorait les communications entre Winterthur et Aarau, de plus elle faisait concurrence à la ligne Effretikon-Seebach-Wettingen de la Compagnie «Nationalbahn». Par la suite, les C.F.F. rachetèrent les lignes de ces différentes compagnies. Les réseaux ferroviaires, dans cette région de notre pays, sont souvent double emploi, ce qui a incité nos chemins de fer à supprimer le Niederglatt-Otelfingen. Notre photographie montre la gare de Bülach en 1875. Ce bâtiment est actuellement celui de la station d'Otelfingen.

