

**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](#)

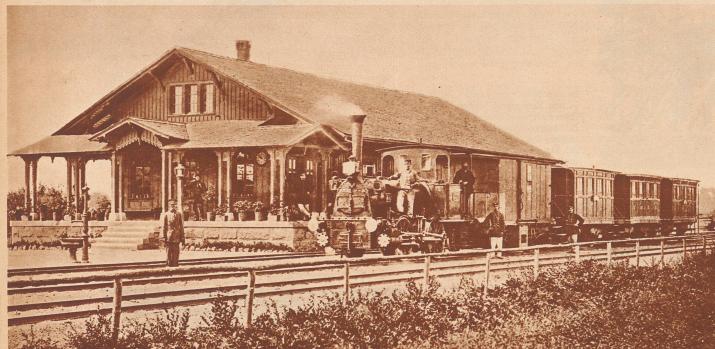
**Download PDF:** 12.01.2026

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



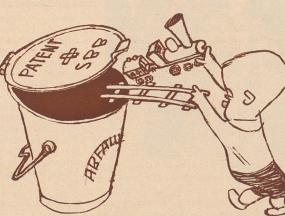
Zug führer S. da aus W. in die Sch. Als der Reporter um 11 Uhr von Niederglatt nach Oetelfingen fuhr, war er der einzige Fahrgäste im Zug und auf dem Rückweg um die Mittagszeit saß ein einziger Reisender im Wagen, der sein Lebtag noch nie hier durchgefahrener war. Der Zugführer Sch. ist froh, dass nicht 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 nun rasch in den Zug will. Als in Schaffhausen zweierlei von den SBB weggingen, war der erste sehr traurig, der zweite betonten die Schaffhauser, wie wichtig für sie die direkte Verbindung Schaffhausen-Aarau sei.

*Chef de train Sch. dans mon reporter empruntant à 11 heures à Niederglatt pour Oetelfingen, il était le seul voyageur. A midi, faisant le voyage de retour, il n'était qu'un seul compagnon. Quand il dit le chef de train, les C. F. firent remarquer aux gens de Schaffhausen combien cette ligne semblait inutile, ceux-ci arguant de l'importance de ce train pour la communication directe Schaffhausen-Aarau. Mais on ne voit jamais ces messieurs de Schaffhouse dans mon wagon. Ce n'est pas toujours drôle de faire le voyage tout seul, alors quand j'aperçois un retardataire qui me fait signe, je suis trop content de l'attendre.»*



Beim Bau der Linie Niederglatt-Oetelfingen durch die Nordostbahn im Jahre 1877 handelte es sich nicht darum, das 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 Oetelfingen-Seebach selber übernehmen. Die Nationalbahn schloss mit der Nordostbahn einen Pachtvertrag, der die Nordostbahn ermächtigte, Polizei schon von Anfang an die Rentabilität ihrer Strecke verumgänglichen. Ersaunlich ist, dass sich die beiden Konkurrenzbahnen einigten, wenigstens von Wettingen bis Oetelfingen ein gemeinsames Trasé zu benützen. Unser Bild zeigt den Bahnhof Bulach im Jahre 1875. Jetzt steht dieses Gebäude auf der Station Oetelfingen.

*La construction, en 1877, par la Compagnie «Nordostbahn» de la ligne Niederglatt-Oetelfingen, n'était peut-être pas d'une absolue nécessité, mais c'est tout de même à cette époque que fut commencée la construction de la ligne Oetelfingen-Effretikon et Aarau. La plus grande concurrence de la ligne Effretikon-Seebach-Wettingen de la Compagnie «Nationalbahn». Par la suite, les C. F. rachètent les lignes de fer de 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-Oetelfingen. Notre photographie montre la gare de Bulach en 1875. Ce bâtiment est actuellement celui de la station d'Oetelfingen.*



# Die letzte Fahrt

Die Stilllegung der SBB-Linie Oetelfingen-Niederglatt am 17. Januar 1937

BILDBERICHT VON HANS STAUB

Am 17. Januar 1937 fährt zum letztenmal ein Zuglein über die Strecke Oetelfingen—Niederglatt. An diesem Tag wird diese Teilstrecke der Linie Baden—Wettingen—Oetelfingen-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 Bähnchen dem Volke biete, nicht viel wert sei. Die Anlage der Strecke Wettingen—Oetelfingen—Niederglatt im Jahre 1877 durch die Nordostbahn war kein Erfolg. Lange Tal-Sch. die die Strecke nicht umfahrende Linie Seebach—Wettingen der Nationalbahn konkurrierte. Wenige Monate nach ihrer Eröffnung liquidierte die Nationalbahn, und die Nordostbahn mußte die Konkurrenzstrecke Oetelfingen—Seebach—Effretikon selber übernehmen. Das Gebiet, das die Linie Oetelfingen—Niederglatt verkehrstechnisch erschließt, ist nicht groß. Bushs und Oberhasli sind die einzigen Haltestellen an der 19 km langen Strecke. Dampfomnibusse bringen Bushs und Oberhasli an die Seebach—Wettingerstrasse und Oberholzli, wo der Bus an der Seebach—Wettingerstrasse und Oberholzli ist nur etwa 10 Minuten von der Station Oetelfingen an der Linie Bühlach—Zürich entfernt. Nachdem die SBB allen Güterverkehr von Schaffhausen nach Aarau über Oetelfingen abdrosselten und über Zürich leiteten, verlor die direkte Verbindung Schaffhausen—Aarau natürlich noch mehr an Gelung.

Schon seit 58 Jahren fährt das Zuglein, eine kleine Lokomotive mit einem Personenzug und einem Güterwagen, durch die friedliche Landschaft, sehr oft sind außer dem Lokomotivführer, dem Heizer und dem Kondukteur, Fahrgäste an Bord. Einmal im Jahr. Aber manchmal laudette und flatterte eine Schülerschar um die Ränke, und die Oberhasler freuten sich, daß ihr Bähnchen 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 Bushser an die Zeiten von dem Kriege denken, wo der gesamte Transitverkehr aus der Ostschweiz nach der Westschweiz hier durchging, an die Interniertenzüge, die im Kriegs nächtlich vorberollten, an die Truppentransporte nach dem Jura ... Niemand wünschte diese Zeiten zurück. Aber Bushs sind eben Bushs, die sie nicht rationeller benützen, z. B. mit Leichttriebwagen befahren? Solche und ähnliche Gedanken gehen den Anwohnern und Benutzern des sterbenden Bähnchens 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 Zuglein mit einem Personen- und einem Güterwagen von Oetelfingen nach Niederglatt und viermal im Tag in umgekehrter Richtung. Bald werden nun die Schienen als altes Eisen ihr Glanz verlieren und keine Radfahne wird hell und luftig mehr über den grünen Wiesen zerflattern ...

*Cinq fois par jour d'Oetelfingen à Niederglatt et quatre fois en sens inverse, le petit tortillard fait la course. 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. sera de supprimer, le 17 janvier, le train ferroviaire Oetelfingen—Niederglatt sur la ligne Baden—Wettingen—Schaffhausen. Les 80 000 francs que cette ligne coûte au moins deux fois par an, seraient économisés. C'est donc à l'abandon. Ce tronçon de 19 kilomètres dessert deux stations: Buchs et Oberholzli. Or Buchs possède une autre gare sur la ligne Seebach—Wettingen, et Oberholzli ne se trouve qu'à dix minutes environ d'Oetelfingen sur le trajet Bulach-Zürich.

*Le train de passagers de la ligne Oetelfingen-Niederglatt, depuis 58 ans, assure le service de nuit et disparaît. Il est vrai, 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 faire ce qu'il faut faire. Néanmoins, il faut remplacer le train de nuit par un autre moyen de transport. La femme de F. énonce de vives réticences concernant la suppression du train de nuit. «C'est dommage que nous ne puissions plus soulever les C. F. Cela accorderait aux voitures d'enfant les mêmes facilités de transport dont jouissent les skis et les canoës.»*

