Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch

Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde

Band: 135 (2015)

Artikel: Der Bahnbau in der Gemeinde Regensdorf und im zürcherischen Furttal im 19. und 20. Jahrhundert

Autor: Wüthrich, Lucas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-985027

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: 20.08.2025

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

LUCAS WÜTHRICH

Der Bahnbau in der Gemeinde Regensdorf und im zürcherischen Furttal im 19. und 20. Jahrhundert

Einleitung[1]

Die Gemeinden des zürcherischen Furttals – neben Regensdorf, von dem dieser Beitrag in der Hauptsache handelt, sind dies Dällikon, Buchs, Dänikon, Boppelsen, Hüttikon und Otelfingen – erhofften sich von der Eisenbahn eine bessere Erschliessung ihrer Wohn- und Landwirtschaftsgebiete. Sie unterschrieben deshalb schon 1842 eine Petition des Kantons an die Wirtschaft, in der das Projekt einer Eisenbahnlinie von Basel nach Zürich gefordert wurde.[2] Die erste Phase des Bahnbaus im Kanton Zürich hatte das Furttal jedoch links liegen gelassen. Die Befürchtung der Bevölkerung, dass sie dauernd abgeschnitten werde, war begründet, nachdem mit dem neuen Verkehrsmittel zuerst das volkreichere Limmattal (Zürich–Baden 1847) und dann das Glatttal (Zürich–Oerlikon–Wallisellen–Winterthur 1855 und Oerlikon–Oberglatt 1865) erschlossen wurden.

Kurz nach 1870 zeichnete sich ab, dass Regensdorf doch noch an das entstehende Eisenbahnnetz angeschlossen werden sollte und zwar

[1] Die hauptsächlich benützten Archive und Darstellungen siehe am Schluss des Aufsatzes.

[2] Zivilgemeindearchiv Watt, Gemeindeversammlung vom 24.12.1842.

nicht nur mit einer, sondern gleich mit zwei Linien. Als Erste traten im Furttal die Eisenbahnförderer aus dem demokratischen Winterthur auf den Plan mit einer Verbindung von Winterthur über Bassersdorf–Kloten–Seebach durchs Furttal nach Wettingen und Baden. Eine Abzweigung sollte von Seebach in die Stadt Zürich, zuerst nach Oberstrass und von da nach Neumünster/Tonhalle führen. Die Strecke Winterthur–Baden war Teil einer Linie quer durch die Schweiz vom Bodensee zum Genfersee unter Umgehung der grossen Städte. Als die Winterthurer Gesellschaft nach der ihr vom Kanton erteilten Konzession zu Anfang des Jahres 1872 an die Furttaler Gemeinden zur Finanzierung der Strecke herantrat, traf sie auf offene Türen. In der Zivilgemeinde Watt kam das Vorhaben am 30. September 1872 zur Sprache. Die Bahn verlangte eine Beteiligung von 80 000 Franken. Es wurde aber beschlossen, nur 35 000 Franken zu zeichnen, dazu stellte man mehrere Bedingungen. Zur Konkurrenzierung dieses Projektes plante fast gleichzeitig die bereits im Bau und im Betrieb von Eisenbahnen erfahrene Nordostbahn-Gesellschaft (NOB) eine Linie von Niederglatt über den Schwenkelberg, Buchs und Otelfingen nach Baden. Diese Alternativstrecke verkürzte die Strecke Winterthur–Baden um ein paar Kilometer, die Fahrzeit blieb aber praktisch gleich, weil in Bülach umgestiegen werden musste.

Seit der neuen Bundesverfassung von 1848 waren die Bahnen Sache der Kantone und Privatgesellschaften. Mit dem zweiten «Bundesgesetz über Bau und Betrieb von Eisenbahnen» vom 23. Dezember 1872 fiel die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen und die Prüfung der Baupläne in die Kompetenz des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der beteiligten Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen. Der Betrieb der Eisenbahnen blieb weiterhin den Kantonen und Gesellschaften überlassen. Die Idee der allgemeinen Verstaatlichung der Bahnen war damals noch nicht reif.

Die Schweizerische Nationalbahn 1875

Die Nordostbahn (NOB), die sich in den Händen der Zürcher Liberalen unter Führung von Alfred Escher, dem «Eisenbahn-Baron», be-

fand, beherrschte den Bahnbau im Kanton Zürich seit der Übernahme der «Nordbahn» am 28. Februar 1853.[3] Im November 1872 stellte die NOB beim Zürcher Regierungsrat das Gesuch für die Konzession der Bahnlinie von Niederglatt nach Otelfingen und bei der Aargauer Regierung für die Fortsetzung von Otelfingen über Wettingen nach Baden. Sie begehrte diese Linie zu bauen einzig und allein zur Konkurrenzierung der Eisenbahnpläne der Winterthurer Demokraten unter Führung von Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer-Ott (früher Regierungsrat und Gegner Alfred Eschers) und Stadtschreiber Theodor Ziegler. Diesen schwebte eine Bahn vor, die vom Volk, d.h. von den Gemeinden und von Privaten finanziert werden sollte, eine «Volksbahn», im Gegensatz zur Nordostbahn Eschers, die sich vor allem auf internationales Geld und finanzstarke Banken abstützte, die «Herrenbahn». So gut die Idee der Winterthurer war, die Bahn sanft zu verstaatlichen, indem sie über Aktienbesitz in die Hände des Volkes, d.h. vor allem der Gemeinden und begüterten Privaten, überführt wurde, so unwirksam musste sie sich im Endeffekt herausstellen. Die von geschickten Einzelpersönlichkeiten geführte Wirtschaft war stärker als die in erster Linie auf ihren Eigennutz bedachte und vom Neid bestimmte Lokalbevölkerung. Es waren der Letzteren sinnvolle soziale Antriebe zwar nicht abzusprechen, doch musste sie gegenüber den gewinnmaximierenden Kapitalgesellschaften bei der Erschliessung der Geldquellen, die für die Realisierung grosser Unternehmungen ausschlaggebend waren, am kürzeren Ende ziehen. Sulzer und seine Partei waren keine Eisenbahnfachleute und in riskanten Finanzangelegenheiten weniger versiert als ihre Gegner. Ihr Projekt war vor allem demokratisch-politisch motiviert und im Speziellen gegen die mächtige und im Endeffekt stärkere Nordostbahn gerichtet. Bei ihrer Tätigkeit mangelte es den Winterthurern von Anfang an sowohl in technischen als auch in finanziellen Belangen an der notwendigen Sachkenntnis, an Weitsicht und Sorgfalt im Detail. Da die Nordostbahn bereits die wichtigen Verbindungen von und nach Zürich

[3] Die Nordbahn wurde am 16. März 1846 gegründet und baute bis am 8. August 1847 die Linie Zürich–Baden, die sogenannte Spanischbrötlibahn, nach der 1844 eröffneten Linie St. Louis–Basel die erste Bahnlinie auf Schweizer Boden.

erstellt oder geplant hatte, sahen sich die Winterthurer gezwungen, eine Linienführung zu verfolgen, welche die von der Nordostbahn vernachlässigten offenen Landgebiete und Nebentäler berührte. Die Stadt Zürich liessen sie unberücksichtigt, denn es war ihnen klar, dass die Nordostbahn dort das Terrain beherrschte und keinen Partner duldete. Winterthur sollte das Zentrum der neuen Bahn bilden, und von hier aus sollten die Linien abgehen. Endziel der Vertreter der späteren «Nationalbahn» war eine Verbindung vom Bodensee an den Genfersee unter Umgehung der grossen Städte. In einer zuerst zu bauenden «Ostsektion» (1873–1875) handelte es sich einerseits um die Strecken von Oberwinterthur nach Etzwilen und Singen, wo der Anschluss an die Badischen Staatsbahnen gewonnen werden sollte, andererseits um jene von Etzwilen über Stein und Steckborn nach Konstanz sowie das kurze Querstück von Emmishofen nach Kreuzlingen. Diese drei Teilstrecken wurden am 17. Juli 1875 eröffnet. In den Bahnhof Winterthur musste man sich widerwillig mit der Nordostbahn teilen. Die günstigere Strecke über Andelfingen befuhr bereits seit Langem die Nordostbahn mit ihrer Linie Winterthur–Schaffhausen (die sogenannte Rheinfallbahn 1857)[4], und sie erlangte auch die Konzession für die Linie Stein–Diessenhofen–Schaffhausen. Die Planung der Winterthurer zu einer Fortsetzung nach Westen, vorerst bis Zofingen mit einer Stichbahn von Suhr nach Aarau, sowie später weiter über Langenthal–Herzogenbuchsee nach Lyss, die sog. «Westsektion», sollte von Winterthur aus zwar gleichzeitig mit der Ostsektion 1872 begonnen werden, doch wurde ihre Realisierung gegenüber der Ostsektion zurückgestellt. Am 27. August 1873 konstituierte sich die Bahn Winterthur–Zofingen; zum Präsidenten des leitenden Ausschusses wurde Theodor Ziegler gewählt.

Für das Teilstück von Winterthur nach Baden, wovon 33,67 Kilometer auf Zürcher Gebiet, lag die Zürcher Konzession bereits am 1. Februar 1872 vor. Zuerst plante man die Trasseeführung über Nürensdorf–Lindau, doch entschloss man sich dann, das bestehende Trassee der Nordostbahn von Effretikon nach Winterthur über

---

[4] Siehe Rolf A. Meyer, Er baute die Rheinfallbahn (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich; Band 52, Heft 1), Zürich 1983.

Abb. 1: Ausschnitt aus einer Übersichtskarte der schweizerischen Eisenbahnen im Jahr 1879. Regensdorf liegt an der Nationalbahnlinie Winterthur–Kloten–Seebach–Baden. (Staatsarchiv Zürich, PLAN K 22.)

Kemptthal zu benützen, was zur Folge hatte, dass die Nordostbahn von der Nationalbahn ein eigenes Gleis in sechs Meter Abstand zu dem ihrigen verlangte (das später wieder abgebrochen wurde).

Die Finanzierung der Westsektion nahm einen guten Anfang. Bis Ende 1874 waren von 17 budgetierten Millionen allerdings erst deren acht gezeichnet. Die Hauptlast trugen die Gemeinden. Vier Voraussetzungen wurden ihnen dabei bekannt gegeben: Die Gesellschaft betreibt die beiden Sektionen als unabhängiges Unternehmen und bei einheitlichem Betrieb, der Nordostbahn wird «zu keiner Zeit, in keiner Form und unter keinen Bedingungen» eine Beteiligung bewilligt, alle Aktionäre haben gleiches Recht. Die Konzessionserteilung für die Westsektion erfolge durch den Bund bis Dezember 1873. Die restlichen neun Millionen Franken sollten durch Ausgabe von Obligationen in der Form von Anleihen gedeckt werden, für die die Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen die Garantie für Kapital und fünf Prozent Zins übernahmen. Winterthur und Zofingen wurden später genötigt, noch für vier Millionen Franken Obligationen, für die sie Garantie geleistet hatten, selbst zu übernehmen!

Regensdorf an der Furttallinie Seebach–Wettingen der Nationalbahn

In Regensdorf wurden die exakten Pläne der Linie erstmals im Januar 1875 in der Wirtschaft zum Althard aufgelegt, und die vom Bahnbau betroffenen Landbesitzer wurden ermahnt, sich mit einer Eingabe gegen die ihnen erwachsenen Nachteile zu melden. Am 5. April 1875 schlossen sich die vom Winterthurer Konsortium gebauten und geplanten Bahnen zur «Schweizerischen Nationalbahn» (SNB) zusammen. An dieser Sitzung wurde zum Präsidenten des Verwaltungsrats Johann Konrad Egloff von Tägerwilen bestimmt und als Direktor Theodor Ziegler aus Winterthur. Johann Jakob Sulzer hatte sich zurückgezogen, weil er sich nicht weiter exponieren wollte, indem er das Debakel der Gesellschaft vorausahnte.

Im Ganzen zeichneten die von der Bahn berührten elf Zürcher Gemeinden von Winterthur bis Otelfingen mit datierten Verpflich-

tungsscheinen folgende Aktienbeträge, die man ihnen in der Höhe entsprechend ihrer Grösse und der Nähe der zukünftigen Bahnstation sozusagen verbindlich vorschlug. Es handelte sich um Summen, die in keinem Verhältnis zu den Finanzen der Gemeinden standen und von diesen nur durch Anleihen und Bankkredite aufgebracht werden konnten. Die Begeisterung für die Bahn war aber damals so gross, dass man nicht an die Zukunft dachte und die warnenden Stimmen in den Wind schlug. Verführerisch wirkten auch die Dividenden der Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn (SCB, Basel–Luzern/Bern/Biel), die von 1870 bis 1872 zwischen sieben und neun Prozent schwankten.

Tabelle 1: Finanzielle Verpflichtung der Zürcher Gemeinden

Gemeinden (Kanton Zürich)	**Verpflichtungsscheine 1872/1873, in Franken**	**Liste von 1875 (vor Baubeginn), in Franken**
Winterthur	1000000 (9.6.1873)	1000000
Nürensdorf	fehlt	45000*
Bassersdorf	100000 (6.10.1872)	26000
Kloten	300000 (18.8.1872)	350000
Affoltern	10000 (20.11.1872)	–
Watt, Zivilgemeinde	35000 (30.9.1872)	35000 (29.6.1873)
Regensdorf, Zivilgemeinde	fehlt	115000 (30.6.1874)
Dällikon	30000 (3.10.1872)	30000 (11.6.1873)
Dänikon	10000 (12.9.1872)	10000 (15.6.1873)
Buchs	80000 (1.9.1872)	90000
Boppelsen	10000 (5.10.1872)	10000 (14.6.1873)
Otelfingen	100000 (14.9.1872)	150000 (17.7.1873)

*Nürensdorf stellte die Bedingung, dass die Station nicht mehr als zehn Fussminuten vom Dorf entfernt errichtet werde. Das musste von der Bahngesellschaft abgelehnt werden. Das Trassee wurde denn auch nicht über Nürensdorf–Lindau gelegt, sondern durchs Kemptthal (Effretikon–Töss).

Dem Verpflichtungsschein von *Watt* vom 30. September 1872[5] über 35 000 Franken waren folgende Bedingungen beigefügt: 1.) Einordnung in die Reihe der ersten «Actionärs»; 2.) Bau einer Bahn «Kloten–Neumünster/Tonhalle» und Bau eines Bahnhofs zwischen Seebach–Oerlikon–Affoltern, wo sich die Bahnen kreuzen sollten; 3.) Bau einer Station Watt zwischen neuer und alter Wehnthalerstrasse beim Hard mit der Benennung «Regensdorf-Watt»; 4.) alle Züge sollten da halten; 5.) nach der Einzahlung von zwanzig Prozent der gezeichneten Summe sollte mit dem Bau innert Jahresfrist begonnen werden. Am 29. Juni 1873 wurden diese Bedingungen erweitert: 1.) Solange die Strecke Seebach–Zürich (Neumünster bzw. Unterstrass)[6] nicht gebaut sei, müsse ein günstiger Anschluss an die Nordostbahnzüge von und nach Zürich in Glattbrugg möglich sein; 2.) die Kilometer-Taxation nach Zürich solle so berechnet werden, wie wenn die Linie Seebach–Zürich schon bestünde. Diese zusätzlichen Bedingungen

---

[5] An der Zivilgemeindeversammlung dieses Tages entstand eine lebhafte Diskussion, die aber mehrheitlich zu Gunsten einer Beteiligung ausfiel. Bezirksrichter Frei sagte, diese Chance käme später nicht wieder, man könne von einer vierprozentigen Rendite ausgehen. Hess dagegen meinte – mit der Logik eines normal denkenden Bürgers –, wenn die Bahn dereinst wirklich rentiere, sei eine Beteiligung im jetzigen Moment nicht notwendig.

[6] Die Nationalbahn versuchte den von den meisten Furttalgemeinden verlangten direkten Anschluss nach Zürich zu erreichen, und zwar mit einer eigenen Linie von Seebach über Oerlikon nach Wipkingen und Unterstrass (ohne Tunnel) zu einem Kopfbahnhof am Ort des Stockarguts (beim Sempersteig). Merkwürdigerweise wurde dieser Bahnhof damals *Zürich-Neumünster* geheissen. Zuerst war an einen Kopfbahnhof am See in der Nähe der *Tonhalle* gedacht worden. Die Linie kam wegen der Konkurrenz der NOB nicht zustande. Um den drohenden Konkurs abzuwenden, versprach die Nationalbahn Ende 1877, diese Linie sofort zu bauen. Sie ersuchte wirklich noch am 5. Januar 1878 um die Konzession, aber das Ende des Unternehmens am 18. Februar 1878 machte den Plan gegenstandslos. Passagiere aus dem Furttal nach Zürich mussten von Seebach nach Oerlikon zu Fuss gehen, bis die NOB 1881 durch eine Spitzkehre die direkte Verbindung herstellte. Die Spitzkehre bedingte ein neues Gleis vom Schärenmoos zur heutigen Allmann-Strasse, wo das NOB-Gleis von Oerlikon nach Bülach erreicht wurde. Die Züge wurden über die Seebacherkurve geschoben, damit Richtung Zürich die Lok in Seebach wieder vorne war. Das schwierige Manöver führte einmal zu einem Zusammenstoss mit einem Zug von Winterthur. Die direkte, heute von der S6 benützte Schleife zum Bahnhof Oerlikon wurde erst 1909 gebaut.

wurden vom Gründungskomitee der Schweizerischen Nationalbahn am 24. August 1873 akzeptiert.

Die Zivilgemeinde *Regensdorf* stellte keinen Verpflichtungsschein aus, zeichnete aber am 14. Juni 1873 mit Gemeindebeschluss 80 000 Franken und erhöhte diesen Betrag am 30. Juni 1874 um 35 000 Franken auf 115 000 Franken. Folgende Bedingungen wurden bei der ersten Zeichnung gestellt: Alle Züge halten in Regensdorf, «wenn immer möglich auch die Schnellzüge»; die Trasse muss südlich der Strassenkreuzung im Hard (Wehntalerstrasse/Watterstrasse) durchführen, die Station von da südwestseits errichtet werden; ferner: die Strecke Bodensee–Genfersee muss eine einheitliche Linie sein und unter *einer* Betriebsgesellschaft stehen; Regensdorf muss eine eigene Station erhalten; zudem wurden die von Watt zusätzlich gestellten Bedingungen gleichlautend übernommen.[7]

Streit zwischen Watt und Regensdorf wegen der Linienführung 1874

Ein Streitpunkt blieb bis zum Baubeginn der Verlauf der Bahntrasse zwischen Watt und Regensdorf. Die beiden Zivilgemeinden kämpften dabei mit harten Bandagen um ihre Vorteile. Watt äusserte den Wunsch, die Station solle nördlich des Katzensees, möglichst nahe bei Watt liegen. Der Kreisingenieur bezeichnete dies jedoch als nicht wünschbar. Die Zivilvorsteherschaft Regensdorf und die für Nationalbahnfragen daselbst bestellte Kommission schrieben am 1. März 1874 an den Verwaltungsrat der Bahn in Winterthur bezüglich der Linienführung und Platzierung der Bahnstation einen deutlichen Brief, in welchem sowohl das Misstrauen gegenüber der Bahn als

[7] Auch Otelfingen stellte die Bedingung des günstigen Anschlusses in Glattbrugg nach Zürich, bevor das Verbindungsstück Seebach-Oerlikon gebaut war, sowie die Kilometer-Taxation nach Zürich entsprechend der noch nicht existierenden Strecke Seebach-Oerlikon. Wie Buchs verlangte auch Otelfingen das Anhalten aller Züge an der eigenen Station.

auch die Rivalität zu Watt mit klaren, direkten Worten ausgedrückt wurde:[8]

«Regensdorf, das sich mit einer großen Summe unter Bedingungen an der Nationalbahn beteiligen will, darf sich auch und zwar mit vollem Recht dafür intereßieren, wie und wo die Bahn gebaut werde, da auch in den Vorversammlungen, und in denen man den Wüntschen der betreffenden Gemeinden gerecht zu werden versprach, so dürfte es jetzt bald den Anschein haben, als ob es mit der ungleichen Kelle gemeßen würde. Wenn man z.B. betrachtet, wie die Gemeinde Buchs mit ihrer Summe von 90000.– Frk. die Bahn zu eins & Dällikon zu drei im Verhältniß ihres Beitrages in die Nähe erhält, so dürfen wir wohl fragen, wie steht Regensdorf zu Watt und wie werden da ihre Beiträge berücksichtigt? Regensdorf, das sich mit 80000 Frk. (Watt aber nur 35000 Frk.) betheiligt, darf also auch in diesem Verhältniß die Linie erstellt wissen. Und wenn das Terain wir in's Auge faßen, so können wir ganz gerecht behaupten, die Südseite des Katzensees und deß daselbst befindlichen Riedts sei weitaus günstiger als die Nordseite des Katzensees in betreff der Bodenfestigkeit.

Nun wird uns aber vorgeworfen, die Südseitslinie würde länger als die Nordseitslinie des Sees und verursache also Frk. 50000 Mehrkosten, so wollen wir dieß zu allererst richtig begründet wissen. Sollte es aber sich wirklich so gestalten, dass die Differenz 50000 Frk. erreichen würde, so weisen wir wiederum, auch die Erhöhung auch 100000 Frk. sei, die wir unter der Bedingung geben, daß die Bahn südlicherseits des Sees erstellt wird und daher auch Anspruch haben. Sollten wir aber auch hier und durch diese Erhöhung gleichwohl unberücksichtigt werden, so sind wir im Fall Ihnen anzurathen: ziehen Sie die Bahnlinie, wo Sie wollen und auch den kürzeren und wohlfeilsten Weg, aber dann entlassen Sie Regensdorf von ihrer Summe. Wenn man ferner in Betracht zieht, dass auf den ersten Ruf die ihr zugemuthete Summe v. 80000 Frk. unter annehmbaren Bedingungen übernahm (während andere Gemeinden weit zurück blieben), ja

[8] Gemeindearchiv Regensdorf, Protokollband der Zivilvorsteherschaft Regensdorf 1874–1880, IV B 2,3. Wir geben den exakten Wortlaut wieder, der teilweise befremdlich, teilweise belustigend wirkt.

noch höher stellte, wenn die Bahn südlich der alten Wehnthalerstraße Hardkreuzstraße u. See's durchgezogen werde, und weiterhin eine Bedingung in betreff der Zweiglinie Seebach Zürich gegen eine vom L[öblichen]. Stadtrath Winterthur hierauf bezügliche umtauschte, ebenfalls wiederum das Entstehen der Bahn zu fördern, so muss es uns nur wundern, warum daß Regensdorf so rücksichtslos behandelt wird, wie wenn es nichts zu diesem sagen hätte, während andre Gemeinden allzu sichtbar Rechnung getragen wird.

Wir finden daher uns verpflichtet, Ihnen wertheste Herren, folgenden Bericht zu erstatten:

Bevor wir eine Zahlung leisten, so verlangen wir zu allererst eine Sicherstellung, daß alle Bedingungen, die wir gestellt haben und die auch nie vom Tit. Stadtrath Winterthur als unmöglich ausführbar uns zurückgewiesen wurden, gehörig erfüllt werden: Da man uns durch die Betheiligung an der Bahn Pflichten auferlegen will, so haben wir auch unsre Rechte, und diese Rechte haben wir von Anfang nur billig gewahrt in den jedesmal gestellten Bedingungen. Dies bringen wir Ihnen zur Kenntnis & indem wir auf einen für beide Theile glücklichen Ausgang hoffen, versichern wir Sie unsrer vollkommenen Hochachtung.

Regensdorf d. 1. März 1874. Für die Vorsteherschaft, sig.der Präsident Johs. Meier.»

Die Nationalbahn liess darauf die Regensdorfer wissen, dass, wenn sie nicht 35 000 Franken mehr ans Aktienkapital zahlten, die Linie nördlich vom Katzensee durchgeführt werde. Vorsteherschaft und Kommission beschlossen darauf, diese Bedingung anzunehmen, 35 000 Franken mehr zu zeichnen, im Ganzen also 115 000 Franken mit Einschluss der Privataktien von sechzehn Einwohnern im Betrag von 12 000 Franken. Am 8. April 1874 ratifizierte die Gemeindeversammlung den Beschluss unter nochmaligem Hinweis auf die Bedingungen, dass alle Züge (auch die Schnellzüge) in Regensdorf anhalten und die Trasse südlich von der Hardkreuzung durchgeführt werden müsse, so wie es anfangs April 1874 ausgesteckt worden sei, und dass die Station süd*westlich* davon errichtet werde.

Am 7. Februar 1876, als man eben mit dem Bau anfing, wünschte die Zivilgemeinde Regensdorf, dass die Station nunmehr südlich vom

Hardrain zu liegen komme (etwa am Anfang der heutigen Riedthofstrasse). Darauf wurde aber nicht eingegangen. Die Zivilgemeinde war noch 1877 nicht bereit, die von ihr gezeichnete Summe zu liberieren, weil ihr keine Gewissheit gegeben wurde betreffend die von ihr gestellten Bedingungen. Dies veranlasste die Nationalbahn zu einem Prozess, den die Gemeinde Regensdorf aber vor Obergericht gewann, indem ihre von der Bahn nicht erfüllte Bedingung «einer einheitlich betriebenen Linie Bodan–Leman» als zu Recht bestehend anerkannt wurde.

Eröffnung der Furttallinie 1877; Konkurs der Nationalbahn 1878

Der Bau von Februar 1876 bis Oktober 1877 vollzog sich schnell, berücksichtigte aber aus Kostengründen nicht alle in den Plänen enthaltenen Nebenbauten.[9] Bald einmal geriet die Nationalbahn in finanzielle Engpässe, was die Gemeinde Dällikon zu folgenden Worten gegenüber dem Regierungsrat veranlasste (17.4.1876): «Das Nationalbahn-Unternehmen ist seit Monaten einer wahren Sturmfluth von Angriffen und Schwierigkeiten ausgesetzt», man sei beunruhigt um sein Schicksal und «lenke die Hoffnungen und Wünsche auf die Landesregierung hin».

Am 1. Mai 1877 fehlten der Bahngesellschaft zum Bau zwei Millionen Franken, für die sie die Gemeinden um Nachsubventionen anging. Sie auferlegte deswegen Regensdorf zusätzlich 30 000 Franken, die die Zivilgemeinde zu zahlen sich bereit erklärte, sofern die Bahn wirklich südlich vom Hardrain durchführe. Am 24. Juni 1877 übernahm die Gemeinde die 12 000 Franken Privataktien der Einwohner.

Am 1. September reklamierte Regensdorf wegen der Enge der «Parriären», die auf 13 Fuss statt 16 Fuss ausgelegt waren (vier statt

[9] Am 19. Februar 1878 (einen Tag nach dem Konkurs) reklamierte Regensdorf, dass folgende in den Plänen enthaltene Bauten nicht ausgeführt worden seien: ein Fussweg beim Übergang der Strasse Regensdorf–Adlikon sowie die Barriere und die Strassenverbreiterung, die Verbreiterung und Bekiesung eines Parallelwegs, ferner die Setzung von 318 Marksteinen.

fünf Meter). Am Samstag, den 13. Oktober 1877 wurde die Linie von Winterthur bis Baden-Oberstadt feierlich eröffnet, wozu die politische Gemeinde eine «Festlichkeit auf unserer Station» vorbereitet hatte.[10] Ein Zug mit dreissig Wagen brachte die Festteilnehmer nach Winterthur, ab Seebach war er voll besetzt. Der normale Betrieb begann am Montag, den 15. Oktober mit fünf Zugspaaren, alle mit Wagen erster bis dritter Klasse. Doch der erwartete Andrang von Passagieren nach der Inbetriebnahme der Linie blieb aus, und der Betrieb erwies sich von Anfang an als stark defizitär. Für das Jahr 1877 belief sich der Reinertrag eines Bahnkilometers bei der Nationalbahn (Ost- und Westsektion) auf *minus* 3435 Franken, bei der Nordostbahn auf *plus* 14946 Franken[11], und mit 7000 Passagieren pro Bahnkilometer erreichte sie nicht einmal den halben Wert der Nordostbahn. Der Kurs der Aktien sank von Tag zu Tag und näherte sich bald dem Nullpunkt, Dividenden wurden nie bezahlt, die Zinsen für die Obligationen blieben aus. Mit dem Versprechen, das Projekt Seebach–Oerlikon, d.h. die allerseits gewünschte Direktverbindung nach Zürich, sofort zu realisieren, hoffte die Nationalbahn das Verderben im letzten Moment noch abzuwenden. Doch schon im Februar 1878 trat Zahlungsunfähigkeit ein, was am 18. des Monats, also nur vier Monate nach Betriebseröffnung, zum Konkurs und am 20. Februar 1878 zur bundesgerichtlich verordneten Zwangsliquidation führte. Noch am 21. Februar 1878 hatte Regensdorf beschlossen, die Schweizerische Nationalbahn wegen 1700 Franken ausstehender Landentschädigung zu betreiben, zu spät! Alle Aktien waren bereits wertlos.

Den Schock, den die Gemeinden erfasste, kann man sich vorstellen. Die meisten hatten das Geld aufgenommen und mussten nun zur ratenweisen Abtragung der Bankschulden noch über lange Jahre, ja

---

[10] Im Zivilgemeindearchiv Watt befindet sich eine «Freikarte» zur Teilnahme an einer Fahrt am 13. Oktober sowie zum Festbankett (zum Preis von Fr. 2.50 für das «Couvert»). Demnach mutete die Nationalbahn den geladenen Gästen aus den Gemeinden die Kosten für das Festessen zu!

[11] Am 23. Januar 1873 hatte die Nationalbahn für die damals vor dem Bau stehende Ostsektion einen jährlichen Reinertrag von Fr. 6925.– per Bahnkilometer errechnet, eine Zahl, die sich als völlig illusorisch herausstellte. – Siehe auch: Ruedi Wanner, in: 120 Jahre Furttallinie 1877–1997, S. 2.

Jahrzehnte Zinsen zahlen. Regensdorf trug die Schuld bei der Kantonalbank mit jährlichen Zahlungen von anfänglich 1000 Franken ab, Watt mit jährlich 1500 Franken. Eine Umfrage des Kantons bei den Gemeinden betreffend Beteiligungen an Eisenbahnunternehmungen von 1881 ergab folgende Zahlen: Zivilgemeinde Regensdorf 85 000 Franken (in Aktien)[12]; Zivilgemeinde Watt 50 500 Franken (1873 35 000 Franken in Aktien, nämlich 70 Aktien à 500 Franken[13], 1876 in 15 000 Franken Obligationen mit zwei Prozent Zins während der Bauzeit, 500 Franken für den Betrieb nach dem Konkurs); Dänikon 12 000 Franken (in zwölf Aktien à 1000 Franken); Dällikon 30 000 Franken (in sechzig Aktien à 500 Franken); Boppelsen 12 500 Franken (wovon bereits 3500 Franken abbezahlt); Otelfingen 180 000 Franken (150 000 Franken in Aktien und 30 000 Franken in Obligationen zweiten Ranges zu fünf Prozent Zins);[14] Affoltern 15 000 Franken (wovon 2000 Franken bereits abbezahlt); Buchs 122 500 Franken (90 000 Franken in Aktien, davon 32 500 Franken Nachsubventionen, und 30 000 Franken in Obligationen); Hüttikon nichts. Eine weitere Umfrage des Kantons von 1901 ergab praktisch dieselben Zahlen.

Um den Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten, wurden am 28. Februar 1878 vom Konkursmassenverwalter Eduard Russenberger (Schaffhauser Ständerat) die Gemeinden nochmals um einen Beitrag ersucht. Regendsorf zahlte am 18. März 1878 die ihm zugeteilte Summe von 1500 Franken in der Meinung, «dass dann weiter kein Verlangen mehr anerkannt werde». Auch Watt zahlte seinen Betrag von 500 Franken. Buchs, Dällikon, Dänikon, Otelfingen und Boppelsen lehnten aber weitere Zahlungen ab. Weil niemand den Betrieb vorübergehend zu pachten bereit war, wurde er von der Massenverwaltung durch die

---

[12] Unter der Rubrik Garantieverpflichtungen steht: «1000 Fr. als Rata an die Quote von 25 000 Fr. der Zürich[er]. Nationalbahngemeinden als Kaution, um als Bieter am Gant[t]age auftreten zu können bei Versteigerung der Nationalbahn». – Gemeindebeschluss vom 10. Oktober 1881, jährlich Fr. 1000.– zu tilgen.

[13] Im Archiv der Zivilgemeinde Watt (Schachtel III b.7) sind noch 63 Aktien à Fr. 500.– vorhanden, datiert vom 1.2.1876.

[14] Otelfingen gab für das Jahr 1880 *keine* Belastung mehr an. Dabei steht die Bemerkung der kantonalen Behörde: «hat doch wohl kaum alles amortisiert».

Nordostbahn in reduziertem Mass weitergeführt (mit drei Zugspaaren pro Tag), bis die Linie von der Nordostbahn am 1. Oktober 1880 übernommen wurde.

Die Versteigerung der Nationalbahn 1879/1881

Der Konkurs erreichte die Nationalbahn in einem Zeitpunkt, da ihr ursprüngliches Projekt noch weit von der Fertigstellung entfernt war. Die Weiterführung bis an den Genfersee wurde vergessen, nachdem die Westschweiz im Bahnbau eigene Wege beschritten hatte. Von der Westsektion war die Strecke Winterthur–Baden–Lenzburg–Suhr/Aarau–Zofingen Ende 1877 vollendet; die Weiterführung über Lyss wurde nicht mehr gebaut, da die Linienführung durch wenig besiedeltes Landwirtschaftsgebiet für ungünstig befunden wurde.

Ein Käufer für die in Konkurs gegangenen Bahnstrecken der Schweizerischen Nationalbahn fand sich nicht, folglich musste sie nach dem Eisenbahngesetz zwangsmässig versteigert werden (Entscheid des Bundesgerichts vom 18. Februar 1878). Die erste Steigerung fand im Verwaltungsgebäude der Nationalbahn in Winterthur am 30. August 1879 statt. Anwesend waren auch Vertreter der an der Bahnlinie gelegenen Gemeinden, die für den Fall eines Zuschlags eine Kaution von 25000 Franken zusammengetragen hatten. Die beiden Sektionen mit 156 Kilometern Streckenlänge wurden für 4,41 Millionen Franken dem Aargauer Nationalrat Arnold Künzli zugeschlagen, der im Auftrag eines aus den beteiligten Gemeinden und Kantonen gebildeten «Interkantonalen Komitees» auftrat. Da dieses die Summe aber in der gesetzten Frist nicht aufbringen konnte, wurde der Zuschlag annulliert unter Verlust der geleisteten Kaution von 50000 Franken. An der zweiten Steigerung vom 15. März 1881 erwarb die Eidgenössische Bank in Bern die Ostsektion für 3,15 Millionen Franken, die Westsektion ging an die Nordostbahn für nur 750000 Franken. Da die Eidgenössische Bank mit der Bahn nichts anzufangen wusste, verkaufte sie die Ostsektion für 3,11 Millionen Franken an die Nordostbahn, d. h. mit einem Einschlag von 40000 Franken. Damit war die ehemalige Konkurrentin der Schweizerischen

Nationalbahn in den Besitz von deren gesamten Bahnanlagen mitsamt dem Rollmaterial für den Betrag von 3,86 Millionen Franken – auf Deutsch um eine «Öpfelbutze» – gelangt. Die Summe betrug *ein wenig mehr als ein Zehntel* der ehemaligen Baukosten von knapp 32 Millionen Franken. Die Nordostbahn hatte das Duell auf Leben und Tod gegen die Nationalbahn nach einem kurzen Kampf für sich entschieden.

Der Kanton Zürich war gesetzlich verpflichtet, pro Kilometer einen Betrag von 5000 Franken beizusteuern, sofern die beteiligten Gemeinden gleich viel zahlten. Das waren für 34,8 Kilometer 174 000 Franken. Er gewährte aber bis zum Konkurs der Nationalbahn 1878 insgesamt 3 335 000 Franken an Subventionen für die Zürcher Strecke der Westsektion von Winterthur bis zur Kantonsgrenze bei Otelfingen.

Von den achtzehn aargauischen Gemeinden hatten am meisten Aktien gezeichnet Zofingen (1 500 000 Franken), Lenzburg (500 000 Franken) und Mellingen (400 000 Franken). Sie übernahmen, nachdem der Nationalbahn das Geld ausgegangen war, zusammen mit Winterthur noch die Garantie für die erwähnten neun Millionen Franken Anleihen. Diese Garantie mussten die Städte, vor allem Winterthur und Zofingen, in barem Geld leisten, was sie an den Rand des Abgrunds brachte.

Die Gestehungskosten der Nationalbahn hatten sich auf gegen 32 Millionen Franken belaufen, fast doppelt so viel wie budgetiert worden war. Davon ging das Aktienkapital von 14,47 Millionen Franken verloren, ebenfalls die Obligationen im zweiten Rang und die Nachsubvention von 1,36 Millionen Franken. Insgesamt ergab sich ein Verlust an Kapitalien von 28 Millionen Franken. Alle Gemeinden, die Aktien gezeichnet und Obligationen erworben hatten, sowie die Kantone Zürich und Aargau waren die Leidtragenden. Der Kanton Zürich mit seinen 3,335 Millionen Franken war neben den Städten Winterthur und Zofingen am stärksten betroffen, der Kanton Aargau stand mit 656 000 Franken in der Kreide, siebzehn Gemeinden mit über 100 000 Franken (darunter Otelfingen mit 180 000 Franken, im Jahr 1900 immer noch mit 71 000 Franken). Die Kantone Aargau und Zürich erhielten Ende 1883 vom Bund je 2,4 Millionen Franken als

Darlehen zur Schuldentilgung. Während die Kantone und die kleineren Gemeinden ihre Verluste bis um 1900 weitgehend ausgleichen konnten, blieben die Städte Winterthur (mit einem Einsatz von über acht Millionen Franken), Zofingen (von 4,1 Millionen Franken), Baden und Lenzburg (von je zwei Millionen Franken) noch für längere Zeit mit der Abtragung des Schuldenbergs belastet, Winterthur bis 1918 (mit letzten Resten bis 1952) und Baden bis 1935.[15]

Regensdorf gedachte die seit Anfang 1877 im Bau begriffene Station Regensdorf-Watt für den Telegrafenverkehr zu nützen, indem sie am 2. Juli ein Gesuch ans Departement des Innern stellte und einen Zehnjahresvertrag abschloss, der ihr gegen eine Jahresgebühr von 100 Franken die kostenlose Benützung des Bahntelegrafen in der Station ermöglichte. Doch bald kam die Auflage hinzu, für eine direkte Linie von Höngg 1000 Franken zu bezahlen. Da auch die Schweizerische Nationalbahn Ansprüche stellte, begehrte Regensdorf einen zweiten Draht von Seebach her. Regensdorf meinte, es hätte mit Watt zusammen 130 000 Franken für den Bahnbau gezeichnet, sodass ihm der Telegraf wohl kostenlos gewährt werden könne. Wie es weiterging, ist aus den Quellen leider nicht ersichtlich. 1882 gab es dann eine Gemeindestation mit Telegrafendienst in der alten Post.

Die Furttallinie nach der Nationalbahnkatastrophe

Die Furttallinie, die seit der Liquidation zunächst von der Nordostbahn und danach von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB betrieben wurde, führte das Leben einer wenig bedeutenden Nebenbahn und blieb bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts in der Entwicklung stehen.

Um mit der Bahn nach Zürich zu gelangen, musste man zunächst entweder von der Haltestelle Opfikon (ehemals Nationalbahn) nach der Station Glattbrugg (Nordostbahn) oder von Seebach (ehemals

---

[15] Zum 125-Jahr-Jubiläum der Nationalbahnkrise siehe Neue Zürcher Zeitung NZZ, Nr. 105, vom 8.5.2002, S. 51.

Nationalbahn) nach Oerlikon (Nordostbahn) zu Fuss gehen.[16] Erst 1881 baute die Nordostbahn mithilfe einer Spitzkehre die direkte Verbindung von Seebach nach Oerlikon, wodurch die lang ersehnte Verbindung nach Zürich realisiert wurde. Das zweite Geleise von Otelfingen nach Wettingen, das wegen Uneinigkeit der beiden Gesellschaften entstanden war, brach die Nordostbahn ab, da sie dafür keine Verwendung mehr hatte (Spuren sind noch erkennbar). Um 1900 erreichte Baron von Wernecke, der Besitzer des Katzenseegutes, die Einrichtung einer Haltestelle «Altburg» beim ehemaligen Restaurant Hess (ab 1894 «zum Anker»), und 1901 richtete man durch ein Eisentor in der Umfassungsmauer ein Geleise ins Innere der neu gebauten kantonalen Strafanstalt ein (beseitigt 1994). Als Folge der vom Schweizervolk 1898 angenommenen Verstaatlichung der meisten bestehenden Bahnlinien ging 1902 die Nordostbahn an die Schweizerischen Bundesbahnen SBB über. Die Verwaltung der alten Nordostbahn-Strecken lag fortan in den Händen der SBB-Kreisdirektion III in Zürich.

Im gleichen Jahr 1902 reichte die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) ein Konzessionsgesuch an den Bund für die probeweise Elektrifizierung der Linie Seebach–Wettingen ein. Zweck des Versuchs war das Ausprobieren des von der MFO, BBC und Sécheron neu entwickelten Einphasen-Wechselstrommotors bei hoher Fahrdrahtspannung und niedriger Frequenz auf dem Gleis einer Vollbahn. Nach Versuchen auf einem Werkgleis zwischen der MFO und der Station Seebach seit Oktober 1903 ging man im Januar 1905 auf das SBB-Gleis von Seebach nach Affoltern über. Die erste Lokomotive, die über einen rotierenden Umformer verfügte, der die Motoren mit Gleichstrom versorgte, besass vor der Führerkabine einen langen niedrigen Vorbau. Die somit ähnlich wie ein Bügeleisen aussehende Maschine erhielt den Namen «Glettiise», auch wurde sie «Evi» geheissen (Lokomotive Nr. 1). Der Fahrdraht verlief nicht über, sondern neben dem Gleis, die Stromabnahme erfolgte durch zwei senkrecht von der Oberkante der Lokomotive aufsteigende Schleifbügel. Nach der Erfindung des Wechselstrommotors wurde im November 1905

---

[16] Siehe Anmerkung 6.

eine damit ausgerüstete neue Lokomotive unter dem Namen «Marianne»[17] in Betrieb genommen (Lokomotive Nr. 2) und der Betrieb im Juni 1906 bis Regensdorf erweitert. 1907 beteiligten sich auch die Siemens-Schuckert-Werke in Berlin am Versuch mit einer modernen Lokomotive (Nr. 3) und der Verlängerung der elektrifizierten Strecke bis Wettingen. Der Fahrdraht verlief von Regensdorf an nunmehr senkrecht über dem Gleis, was einen zweiten Stromabnehmer (in der Art der noch heute üblichen) bedingte. Die MFO übernahm 1907 von den SBB den fahrplanmässigen Betrieb für ein Jahr von Seebach bis Wettingen, mit einjähriger Verlängerung. Nach zwei Jahren allerdings kündigten die SBB den Versuch, weil sie sich nicht mit der neuen, noch nicht völlig ausgereiften Methode der elektrischen Traktion, die sich zwar durchaus bewährt hatte, belasten wollten. Am 3. Juli 1909 hörte der elektrische Betrieb auf, und die SBB übernahmen ihn selbst wieder mit Dampflokomotiven. Der Fahrdraht wurde 1910 abgebrochen. Die mit dem Einphasen-Wechselstrommotor für 15 000 Volt und 50 Hertz ausgerüstete erste Lokomotive Nr. 1 (und auch die Nr. 2) befindet sich heute im Verkehrshaus in Luzern. Seebach–Wettingen war die erste mit Wechselstrom betriebene elektrische Eisenbahnlinie der Schweiz, und die mit ihr gemachten Erfahrungen wurden wegleitend für die ab 1913 einsetzende Elektrifizierung, zuerst bei der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn BLS und ab 1920 bei den SBB.

Im Jahr 1909 wurde endlich anstelle der Spitzkehre die für den Personenverkehr wichtige, allerdings sehr enge Verbindungsschleife von Seebach nach Oerlikon gebaut, die heute noch von der Linie S6 benützt wird. Zu Ende des ersten Weltkriegs wurde der Eisenbahnverkehr im Furttal wegen des Kohlenmangels drastisch reduziert, es verkehrten nur noch drei Zugspaare täglich.

Elektrifiziert wurde die Furttalbahn 1941/42, mitten im Zweiten Weltkrieg, da Kohle wiederum Mangelware war. Am 13. Februar 1942 fand die feierliche Eröffnung der Linie statt. Die Industrialisierung von Regensdorf und Dällikon in den späten 1950er- und in den 1960er-Jahren brachte einen namhaften Güterverkehr und den Bau

---

[17] Photo von A. Schlatter 1910, Turmknopffund in der ref. Kirche Regensdorf.

von Industriestammgleisen mit sich. Als Vorgänger kann man das Gleis in die Strafanstalt (1901) und jenes in die Steinfabrik (1912, heute Althardstrasse 5) sowie jenes zur Fabrik von Robert Aebi betrachten. Das lange Gleis entlang der Althardstrasse entstand 1963, Erweiterungen nach Westen folgten ebenso wie das Stammgleis südlich der Bahnlinie bis zum Spittelhölzli.

Mit dem Bau des Limmattal-Rangierbahnhofs in den 1970er-Jahren und der Verbindungsschleife Würenlos–Killwangen/Spreitenbach 1981 nahm der Güterverkehr auf der Furttallinie einen beträchtlichen Aufschwung. Die Güterzüge konnten nun aus der ganzen Ostschweiz im Einwegbetrieb direkt zum neuen Rangierbahnhof Limmattal geführt werden, von wo sie über die neue Käferberglinie wieder wegfuhren. Das stetige Anwachsen des Güterverkehrs von den Strecken Winterthur und Bülach über die alte Nationalbahnkurve von Seebach bedingte 1966/67 eine Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofs Regensdorf und die Aufhebung des Niveauübergangs Schulstrasse. Seither rauschen täglich sechzig Güterzüge (und mehr) durch die Ortschaft. Die 1974 gebaute Bahnhofunterführung Ostring zum Watter Brückli eliminierte die Barriere an der Watterstrasse beim Hardegg. Die SBB-Unterführung Adlikerstrasse war seit 1964 im Gespräch, wird aber erst in der Gegenwart realisiert (Baubeginn 2014).

Als letztes grosses Ereignis im alten Bahnhof[18] fand am 30. April 1976 die Taufe der 120 Tonnen schweren und 10 600 PS starken Re-6/6-Gotthardlokomotive Nr. 11612 (Baujahr 1975) auf den Namen «Regensdorf» statt, im Beisein von Gemeindepräsident Edy Knecht und Vereinskartellpräsident Friedrich Ehrsam, von dem die Idee zu dieser Namensgebung stammte.[19] 1982 kam der lang ersehnte Taktfahrplan, und im gleichen Jahr wurden die beiden Altburgbarrieren automatisiert, wodurch die letzte Barrierenwärterin in der Region ihre Stelle verlor. 1985 erhoben die SBB die Station Regensdorf zum

---

[18] Zur neueren Geschichte des Bahnhofs Regensdorf siehe: Adelrich Koog und Bruno Nyffenegger, in: 120 Jahre Furttallinie, 1997, S. 31–32.

[19] Mitteilungsblatt für Regensdorf, 19. Jg, Nr. 18, vom 7. Mai 1976, S. 4. Anteil hatte auch Bahnhofvorstand Girsberger.

Regionalzentrum im Güterverkehr, hoben dieses allerdings schon 1993 wieder auf mit der Verlegung des Stückgutverkehrs nach Zürich.

Die Schwenkelbergbahn der Nordostbahn, 1877–1969

Wie dargelegt wurde, handelte es sich bei dieser von der Nordostbahn gebauten Linie ausschliesslich um ein Konkurrenzunternehmen gegen die Nationalbahn. Eine Rendite stand von vornherein nicht in Aussicht, und man durfte die Strecke von Anfang an als überflüssig bezeichnen. Sie führte von Niederglatt über Otelfingen nach Baden und bildete einen Teil der Strecke Bülach–Baden mit Anschlüssen in Bülach nach Winterthur und Schaffhausen. Für das auf Aargauer Boden liegende Teilstück wurde die kantonale Konzession am 30. November 1872 erteilt, für dasjenige auf Zürcher Boden am 23. Dezember 1873.

Die Strecke von sechzehn Kilometern Länge nahm ihren Ausgang vom Bahnhof Niederglatt (gebaut 1865 für die Linie Oerlikon–Bülach), überquerte die Linie ins Wehntal, umkreiste in einer grossen, mit zehn Promillen ansteigenden Schleife Oberhasli und gelangte über einen längeren Waldeinschnitt zum Schwenkelberg, wo sie am Bösbuck die Wehnthalerstrasse kreuzte. Auf einem Damm zog sie sich unterhalb des Chrästels bis nach Buchs. Hier befand sich die ebene Station «Buchs-Oberdorf», deren Bahnhofgebäude heute noch – kaum verändert – besteht. Weitgehend auf einem Damm folgte die Linie dem Nordhang des Furttals und senkte sich über Trüebenbach, Haf und Lauet hinunter nach Otelfingen, von wo sie auf einem parallel zur Furttallinie gelegten Gleis bis Wettingen verlief.

Der Bau der Schwenkelbergbahn vollzog sich gleichzeitig mit dem der Furttallinie der Nationalbahn. Nach einem vom Bundesrat sanktionierten Vertrag vom 9. Januar 1875 mussten sich die beiden Gesellschaften in die Bahnhöfe Otelfingen, Würenlos und Wettingen teilen. Die Nordostbahn verlangte von der Nationalbahn aber für die fast sieben Kilometer lange gemeinsame Strecke von Otelfingen bis Wettingen den Bau eines eigenen Gleises. Nachdem die Nordostbahn die Nationalbahn-Furttallinie übernommen hatte, wurde deren Gleis

schon 1882 wieder abgebrochen. Von diesem zweiten Gleis musste der Unterbau erhalten bleiben, wovon noch deutliche Spuren zu erkennen sind.

Am 4. Oktober 1875 genehmigte der Bundesrat die definitiven Baupläne. Nun vollzog sich der Bau in rasender Schnelle. In einem wahren Wettlauf versuchten Nationalbahn und Nordostbahn ihre Strecken zu vollenden. Die Nordostbahn gewann das Rennen, indem sie die Schwenkelberglinie am 1. Oktober 1877 eröffnen konnte, vierzehn Tage bevor die Nationalbahn mit ihrer Linie im Furttal fertig wurde.

Die Bergstrecke über den Schwenkelberg erwies sich erwartungsgemäss als höchst unrentabel. Die fünf täglichen Zugspaare waren jeweils nur mit wenigen Personen besetzt, und der Güterverkehr blieb unbedeutend. Man bezeichnete die Strecke spöttisch als «Schipkapass», ein Hinweis auf den in Bulgarien liegenden strategisch wichtigen Shipka-Pass (1333 m. ü. M.), den eben zur Bauzeit der Schwenkelberglinie im Jahr 1877 die Russen den Türken im Balkankrieg entrissen. Beigetragen haben mag auch der Umstand, dass mitunter für schwere Güterzüge die Beiziehung von Schiebelokomotiven auf der mit maximal zehn Promille ansteigenden Strecke von Oberhasli zum Bösbuck notwendig wurde.

Regensdorfer Boden berührte die Strecke nur auf rund 1200 Metern, in unbewohntem Gebiet, vom Tobelhau bis unterhalb des Chrästels; sie war für Regensdorf kaum von Bedeutung. Am Schwenkelberg entstand ein (jetzt noch stehendes) Bahnwärterhäuschen und eine Barriere zum Schutz der Wehntalerstrasse. Nach Einsichtnahme in die Baupläne verlangte die politische Gemeinde Regensdorf am 13. Februar 1875 von der Nordostbahn – allerdings vergeblich – die Errichtung einer kleinen Station beim Übergang über die Wehntalerstrasse beim Bösbuck, «oder wenigstens einen Aussteigeplatz für Personen». Als Begründung wurde angeführt, dass Regensdorf die grösste Ortschaft im Furttal sei und im Winter die Besucher des (zugefrorenen) Katzensees so erleichterten Zugang hätten. Eine Station in Oberhasli wurde vorerst nicht gebaut, da dort kein ebenes Streckenstück eingeplant war, obwohl der Zürcher Regierungsrat ein entsprechendes Gesuch in befürwortendem Sinn an den Bundesrat weitergeleitet

hatte. Auf Begehren der Einwohner erhielt Oberhasli 1922 dann doch noch eine provisorische «Haltestelle», die mit einem hölzernen Wartehäuschen versehen wurde.[20]

Wegen Kohlenmangels reduzierten die SBB den Betrieb im Herbst 1917 auf zwei Werktagszüge und stellten ihn am 1. März 1918 völlig ein. Erst 1922 verkehrten wieder vier Zugspaare mit Dieselloks. Der Transport des Quarzsandes vom Bergwerk im Chrästel nach Bülach in die Flaschenfabrik erfolgte einige Zeit durch die Bahn, indem der Sand auf Karren an einem Seil vom Chrästel zur darunter vorbeiführenden Bahnlinie gelassen wurde. Später dann geschah der Transport über den Bahnhof Buchs-Oberdorf, wo für den Verlad ein spezielles drittes Geleise vorhanden war. Der Bahnhof Buchs-Oberdorf wurde ab 1. November 1934 zur «Haltestelle ohne Personal» degradiert.[21] Anfangs 1937 wurde der Betrieb definitiv eingestellt; der letzte fahrplanmässige Zug fuhr am Abend des 17. Januar 1937 von Baden nach Niederglatt und zurück. Das Trasse behielt man vorläufig bei, zum Teil aus militärisch-strategischen Gründen. Im Zweiten Weltkrieg erlangte die Strecke wieder eine gewisse Bedeutung als Umfahrung des im Kriegsfall durch Luftangriffe gefährdeten Zürich sowie für durchgehende Kohlenzüge aus Polen nach Italien, danach verrottete die Anlage wegen des fehlenden Unterhalts zusehends. Auf beiden Seiten des Schwenkelbergs diente sie lange als Abstellgleis für schadhafte und revisionsbedürftige Güterwagen. Ein letztes Mal wurde die Linie von Otelfingen bis zum Kilometer 29 (600 Meter östlich Buchs-Oberdorf) für eine Hochzeitsgesellschaft mit der Lok Eb 3/5 und einem alten Zweitklasswagen am 19. März 1960 befahren. Das Trasse von Kilometer 29 bis zum Bösbuck war für Lokomotiven nicht mehr tragfähig.

Als in den 1960er-Jahren die Gemeinde Buchs die Beseitigung der knapp drei Kilometer langen Trasse auf ihrem Bann verlangte, um am Dorfrand zusätzliches Baugebiet zu gewinnen, setzte ein richtiger

---

[20] Abbildung des Wartehäuschens Oberhasli in: Zeitbilder, Wochenbeilage zum Tages-Anzeiger, Nr. 3, vom 16.1.1937. Im Fahrplan wurde die unbediente Haltestelle von da an berücksichtigt.

[21] Der Bahnhof Buchs-Oberdorf wurde schon 1911 zur «Wärterstation» zurückgestuft.

Kampf ein zwischen den Befürwortern des Abbruchs und jenen der ferneren Erhaltung. Bei den Letzteren waren Nostalgiegründe vorherrschend. Da sich eine Verwendung des Gleises wirtschaftlich nicht mehr verantworten liess, beantragten die SBB dem Bundesrat die Aufhebung der Strecke vom Schwenkelberg (beim Bahnübergang Bösbuck) bis zur Otelfinger Gemeindegrenze. Die Räte folgten der Botschaft des Bundesrates und der Eisenbahnkommission. Mit Bundesbeschluss vom März 1969 und der Botschaft ans Parlament vom 10. Juni 1969 wurde der Linie der Todesstoss versetzt. Ein Teil der Schienen auf Buchser Boden wurde noch im gleichen Jahr herausgerissen, womit die Linie sofort unbenützbar war. Die beiden nicht elektrifizierten Geleisestummel dienten noch als Zufahrten zu drei bedeutenden Öltanklagern: im Westen zu dem im Lauet im Otelfinger Bann, im Osten zu dem beim Loohof am Ende der Oberhasler Schleife auf Boden von Niederhasli und zum Gleisdreieck bei Hofstetten südlich vom Bahnhof Niederglatt auf Boden von Niederhasli und von Oberglatt. Der westliche Gleisstummel endete genau an der Grenze zwischen Otelfingen und Buchs beim Bauernhof Haf (vor 1994 220 Meter weiter gegen Trüebenbach zu). Ab 2010 wurde nur noch die Strecke bis und mit der 1969 neu gebauten Strassenüberführung vor der Otelfinger Industrie benützt: es werden da weiterhin reparaturbedürftige Güterwagen abgestellt. Der östliche Stummel hörte erst beim Bahnwärterhäuschen am Schwenkelberg auf (östlich der Strasse im Wald), später rund 200 Meter im Wald.

Vielleicht wäre man heute für die Schwenkelbergstrecke als Nordzufahrt zum Güterbahnhof Limmattal wieder dankbar. Da in Buchs ein Teil der Trasse aber bereits überbaut ist und zudem die Überführung über die Boppelserstrasse in Buchs völlig beseitigt und 2002 für eine neue Strassenführung ausgeebnet wurde, lässt sich der «Schipkapass» in der ehemaligen Form nicht wieder herstellen.

Die Baukosten der Schwenkelberglinie machte die Nordostbahn mit der billigen Erwerbung der Nationalbahn mehr als wett. Sie konnte sie bereits 1880 praktisch abschreiben. Dass sie nicht schon damals abgebrochen wurde, beruhte auf der beim Bau von der Nordostbahn eingegangenen Betriebsverpflichtung, die Strecke mit mindestens vier Zugspaaren täglich zu befahren. Es war nur konsequent,

dass die SBB die Linie nach dem Durchstehen einer langen Durststrecke und lang anhaltenden, wirkungslosen Nachhutgefechten 1969 endlich aufhoben.

Zwei Spuren hat die Bahn in ihrem mittleren Teil übrig gelassen: den vorläufig noch bestehenden Bahnhof Buchs-Oberdorf und das Wärterhäuschen bei der ehemaligen Barriere am Schwenkelberg (Wehntalerstrasse 487).

Die S-Bahn kommt nach Regensdorf, 1990; Folgeprojekte

Als an einer kantonalen Abstimmung vom 14. Juni 1981 der riesige Kredit von 523 Millionen Franken für den Zürcher Tiefbahnhof gutgeheissen wurde, trug Regensdorf, das sich von der S-Bahn endlich eine bessere Bahnverbindung mit Zürich erhoffte, an das günstige Abstimmungsergebnis mit 1462 Ja gegen 449 Nein bei. Der Hauptbrocken des Plans war der Bau des unter den bisherigen Kopfbahnhof in Zürich zu liegen kommenden durchgehenden Bahnhofs Museumsstrasse. Von hier aus sollte auch die Furttallinie als Fortsetzung der rechtsufrigen Zürichseebahn von Rapperswil her ihren Anfang nehmen. Voraussetzung für den Halbstundentakt von Zürich nach Regensdorf war der Ausbau der Strecke von Seebach bis Regensdorf auf Doppelspur und die Anpassung der an ihr liegenden Bahnhöfe. Alle diese Arbeiten führte man in den Jahren 1989 bis 1991 durch. Der Bahnhof Regensdorf wurde in diesem Zusammenhang von den SBB gänzlich neu gebaut, was Anpassungsarbeiten im Bahnhofbezirk durch die Gemeinde zur Folge hatte.

Im Hirschensäli zu Regensdorf fand am 13. November 1989 eine sehr gut besuchte öffentliche Orientierung über das S-Bahn-Vorhaben und den durch die Gemeinde Regensdorf aufzubringenden Betrag von 2,315 Millionen Franken statt. Dazu gehörten neue Bushaltestellen in Watt und am Ostring, kleinere Bauten beim Bahnhof und die Veränderung der Kreuzung Ostring/Feldstrasse in einen Kreisel.[22] In der Urnenabstimmung vom 26. November 1989 wurde der S-Bahn-

[22] Siehe Furttaler, Nr. 46, vom 17.11.1989, S. 1.

Kredit mit 3618 Ja gegen 1283 Nein überzeugend genehmigt.[23] Die Bauabrechnung ergab Kosten von nur 1,9 Millionen Franken, weil ein Teil der Vorhaben nicht ausgeführt wurde.

Zur Verflüssigung des Verkehrs erwies sich der Kreisel bei der Kreuzung Ostring/Feldstrasse als optimale Lösung. Vom Fahrplanwechsel am 27. November 1990 an wurde Regensdorf im Stundentakt, in Spitzenzeiten halbstündlich bedient; die Züge fuhren direkt zum Hauptbahnhof Zürich und nach Stadelhofen, wodurch das Umsteigen in Oerlikon entfällt, was die Fahrzeit in die Stadt fast halbierte (18 statt ca. 30 Minuten).

An der Gemeindeversammlung vom 30. März 1992 wurde der Gemeinderat angewiesen, sich für bessere Umsteigeverhältnisse von den Bussen in die Bahn einzusetzen und das entsprechende Projekt zu beschleunigen. Dieses erforderte Investitionen von 7 Millionen Franken, wovon allerdings fast die Hälfte die SBB übernahmen.

Am 20. Februar 1994 wurde ein Kredit von 3,825 Millionen Franken für die Errichtung eines zentralen Busbahnhofs mit vier Busstandplätzen beim nördlichen Ausgang der Tieflage Ostring mit 2404 gegen 732 Stimmen bewilligt. Dazu gehörte die Erstellung eines Mittelperrons mit unterirdischen Zugängen im Bahnhof Regensdorf, wodurch das gefährliche Überqueren der Geleise ein Ende nahm, zudem eine Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes. Verantwortlich für die Planung zeichnete die Ingenieurgemeinschaft Strickler/Martinelli & Lanfranchi.

Am 27. September 1995 konnte der neue Busbahnhof mit der zentralen Personenunterführung, der überdeckte neue Mittelperron und der neu gestaltete Bahnhofvorplatz mit einem Volksfest eingeweiht werden. Bei diesem Anlass wurde eine Lokomotive 2000 auf den Namen «Lägern» getauft. Als Letztes war noch der alte Bahnhof abzureissen (erbaut 1877, umgebaut 1907[24], abgebrochen im März 1997). An seiner Stelle war zuvor als neues Stationsgebäude ein Be-

---

[23] Die hohe Stimmbeteiligung Regensdorfs von 65 Prozent war auf die gleichzeitige Armeeabschaffungsinitiative der SP zurückzuführen (2125 Ja gegen 3060 Nein).

[24] Letzte Abbildung des alten Bahnhofs in Furttaler, Nr. 25, vom 23.6.1989, S. 1.

tonklotz errichtet worden, ein einfallsloser, nüchterner Zweckbau. An den Kosten beteiligten sich der Kanton und die Nachbargemeinden.

Am 12. Mai 1995 erfolgte der erste Spatenstich zur Doppelspur Seebach–Regensdorf, die zum Ausbauplan der S-Bahn im Raume Zürich gehörte und innert zwei Jahren fertiggestellt wurde. Die Strecke Regensdorf–Zürich/Museumsbahnhof konnte nun im Halbstundentakt und ohne Umsteigen in achtzehn Minuten zurückgelegt werden. Zum Grossereignis gestaltete sich die auf den 31. Mai 1997 eröffnete Doppelspur. An einem Volksfest mit Gratisfahrten durchs Furttal am 31. Mai und 1. Juni 1997 nahm die Bevölkerung Besitz von der neuen Bahnhofanlage und dem neuen Angebot. Gefeiert wurden zugleich auch «120 Jahre Furttallinie», wozu das Bahnpersonal eine Broschüre mit der Bahngeschichte herausgab. Der Halbstundentakt auf der Doppelspurlinie hatte einen Anstieg der Passagierzahlen in einem nie geahnten Mass zur Folge.

Nach der Bauabrechnung von 1998 beliefen sich die Gesamtkosten für alle den Bahnhof betreffenden Arbeiten auf 4,3 Millionen Franken, woran der Kanton 945 000 Franken, die Gemeinden Dällikon, Dänikon, Hüttikon und Buchs 184 500 Franken und die SBB 56 000 Franken bezahlten; für Regensdorf verblieben noch 3,1 Millionen Franken. Die neuen Gleisanlagen, die Doppelspur und die Anpassungsarbeiten in den Bahnhöfen Regensdorf, Affoltern und Seebach gingen ganz zulasten der SBB (es erwuchsen ihr dafür Kosten von über 10 Millionen Franken). Um den Halbstundentakt bis nach Otelfingen auszudehnen, wurden die Bahnhöfe Buchs-Dällikon und Otelfingen saniert, zudem wurde eine neue Station Otelfingen-Golfpark eingerichtet.

Der Personenverkehr vervielfachte sich in kurzer Zeit, weil das zeitraubende Umsteigen in Oerlikon entfiel und man in einer guten Viertelstunde bequem zum Hauptbahnhof Zürich gelangte. Die seit 1995 eingeführten Doppelstockzüge sind in den Stosszeiten immer voll besetzt und auch sonst gut frequentiert.

Die Furttallinie der Nationalbahn, die ehemals unter Schmerzen geboren wurde und nach kurzer Zeit ein vorzeitiges Ende zu nehmen drohte, steht heute in voller Blüte. Der Ausbau der ganzen Strecke von Seebach bis Wettingen auf Doppelspur wird die rasante Entwick-

lung der letzten drei Jahrzehnte wohl in nicht allzu ferner Zeit zum Abschluss bringen.

Bibliographische Hinweise:

Archivalien, Archive:

- Staatsarchiv Zürich, O 89.1; O 89.1 a; O 99.1; O 99.5.1; O 99.6 (Pläne); O 111 k.2.1–2; O 112; RR II 55, 1876–78; VV III 2.67, 2.67 a.
- Gemeindearchiv Regensdorf, Zivilvorsteherschaft, Protokolle 1872–1880 (IV B 2.2–3).
- Gemeindearchiv Regensdorf.
- Archiv der ehemaligen Zivilgemeinde Watt.

Literatur (chronologisch):

- Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872.
- Gubler, Arnold, Die schweizerische Nationalbahn, Diss. Zürich, Weida in Thüringen 1922.
- Kessler, Adolf, Die Schweizerische Nordostbahn, Diss. Zürich, 1929, besonders S. 49–50.
- Schneider, Boris, Eisenbahnpolitik im Aargau, Diss. Zürich, Aarau 1959, besonders S. 79–84.
- NIK («Neues in Kürze»), Nachrichtenblatt des Verbandes Schweizer-Eisenbahn-Amateure, März 1960, S. 130.
- Nachrichtenblatt der SBB, Nr. 5, 1961, S. 12–13.
- Regan-Zunftblatt 1964, S. 13–17.
- Nachrichtenblatt der SBB, Nr. 9, 1968, S. 6–7.
- Die Bülach-Baden-Bahn darf nicht zerstört werden. Eine Schrift gegen Stilllegung und Abbruch, hrsg. vom Komitee für die Erhaltung der Baden-Bülach-Bahn. Oktober 1968 (Präsident Fritz Ganz, Verfasser Walter Hildebrandt).
- Mitteilungsblatt für Regensdorf, 7. 10. 1977, S. 9 (mit Abb.).

- Von der Nationalbahn zur Flughafenlinie, Erinnerungsschrift der Gemeinden Kloten und Bassersdorf zum Eisenbahnanschluss vor hundert Jahren, Kloten 1977, S. 10–27 (Kapitel «Volksbahn kontra Herrenbahn» von Alfred Spaltenstein).
- Meyer, Rolf A., Er baute die Rheinfallbahn (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich; Band 52, Heft 1), Zürich 1983.
- Regan-Zunftblatt 1987, S. 22–23. 120 Jahre Furttallinie 1877–1997 (Redaktion Vreny Zimmermann und Bruno Nyffenegger, verschiedene Autoren), s. l. 1997.
- Bolliger, Fredi, Was unser Furttal bewegt, Heimatkundliche Vereinigung Furttal, Mitteilung Nr. 27, Buchs 1998, besonders S. 12–26.
- Regan-Zunftblatt 1998, S. 36.
- Siegenthaler, Rainer, Die «Schipka»-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Heft 8–9, 2002, S. 390–396.
- Pfeiffer, Hannes, Salomon Bleuler und die Winterthurer Eisenbahnpolitik der 1870er-Jahre, in: Zürcher Taschenbuch 2012, Zürich 2011, S. 223–310.