

Was unser Furttal bewegt : der Verkehr im Furttal von der Steinzeit zur Neuzeit

Autor(en): **Bollinger, Fredi**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal**

Band (Jahr): **27 (1998)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1036706>

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Mitteilung Nr. 27

Was unser Furttal bewegt

Der Verkehr im Furttal von der Steinzeit zur Neuzeit

von Fredi Bollinger



Der Firma *VBRF Meier E. AG* dankt die Heimatkundliche Vereinigung Furttal
bestens für die bereitwillige Gewährung eines Beitrags an die Druckkosten

Titelbild: Bus der VBRF vor der Kirche Dällikon, 1992

Offset Griesser AG
8105 Regensdorf

Was unser Furttal bewegt

Der Verkehr im Furttal von der Steinzeit zur Neuzeit

von Fredi Bollinger

Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Mitteilung Nr. 27

Buchs 1998

Was unser Furttal bewegt

Der Verkehr im Furttal von der Steinzeit bis zur Neuzeit

<i>Inhaltsverzeichnis</i>	3
Vom Ursprung des Verkehrs	4
Römerstrassen	5
Mittelalterliches Verbindungsnetz	6
Die Boten im alten Zürich	8
Reisemöglichkeiten im Ancien Régime, der Bau neuer Strassen	9
Gab es im Furttal eine Postkutsche ?	11
Die ersten Eisenbahnen	12
Das Nationalbahnfieber und die Nordostbahnkonkurrenz	14
Die Verstaatlichung der Eisenbahnen und ihre Auswirkung „Marianne“ und „Glettiise“, der elektrische Versuchsbetrieb der Maschinenindustrie	18
Die ersten Autos im Furttal	20
Das Aus für den „Schipkapass“	22
Die Wiederelektrifizierung der Strecke Seebach–Wettingen	25
Der Busbetrieb in Regensdorf	26
Auf einer Landstation	29
Bevölkerungsentwicklung - Verkehrswachstum; die Siebzigerjahre	33
Die Gemeinden spannen zusammen – die VBRF entstehen	34
Der Rangierbahnhof Limmattal und die Konsequenzen für das Furttal	35
Hauptbahnhof ohne Umsteigen – neue Dimensionen mit dem Verkehrsverbund	36
Regionale Verkehrskonferenz, Nachtbus und Lückenschluss – der öffentliche Verkehr (öV) heute	37
Was bringt uns die Zukunft ?	38

Vom Ursprung des Verkehrs

Der Mensch kennt punkto Mobilität zwei Zustände: Ruhen oder Bewegen. In Bewegung geraten Frau und Mann zumeist aus wirtschaftlichen Gründen oder aus Neugier. So haben in der Geschichte der Menschheit Informationsbedürfnis, Forscherdrang und der Handel zur Entwicklung des Verkehrs und Transports geführt. Den ersten Aufschwung nahm der Verkehr denn auch in den frühen Hochkulturen Ägypten, Mesopotamien und Persien, wo der Güter- und Neuigkeiten-austausch unabdingbar für das Regieren dieser Reiche war. Gegenüber heute blieb der Verkehr allerdings bescheiden, da nur die menschliche und die tierische Energie, die Schwerkraft und der Wind zur Verfügung standen. Trotzdem wurden für die Meldeläufer, die damals wichtigsten Nachrichtenüberbringer, grosse Strassennetze angelegt, wie wir aus dem 1. Jahrtausend vor Christus von China, Assyrien und Babylon Kunde haben.

Zur gleichen Zeit war das Furttal noch wenig besiedelt. Das Eis war zwar schon lange geschmolzen, doch hinderten dichte Urwälder am Vorwärtskommen. Unser Mann aus dem Otelfinger Grubenhaus der Hallstattzeit wird seinen Weg wohl entlang von Bächen und Flüssen gefunden haben. Vielleicht gab es schon einfache Wege zwischen den verstreuten Siedlungen, gerade breit genug für ein Lasttier. Wir wissen darüber nichts Genaues. Da aber schon Handel getrieben wurde und nicht alle Orte mit dem Einbaum zu Wasser erreicht werden konnten, muss ein Wegnetz bestanden haben. Gesichert sind Funde aus dem Zürcher Seefeld von einfachen Karren mit hölzernen Scheibenrädern, wie man sie an der Ausstellung „Pfahlbauland“ bewundern konnte. Versuche mit einachsigen Wagen haben dort gezeigt, dass diese Gefährte recht geländegängig waren und dass auch auf unebenem Grund mit ihnen recht gut zu fahren war. Unsere frühen Vorfahren wussten also die geniale Erfindung des Rades durchaus zu nutzen.

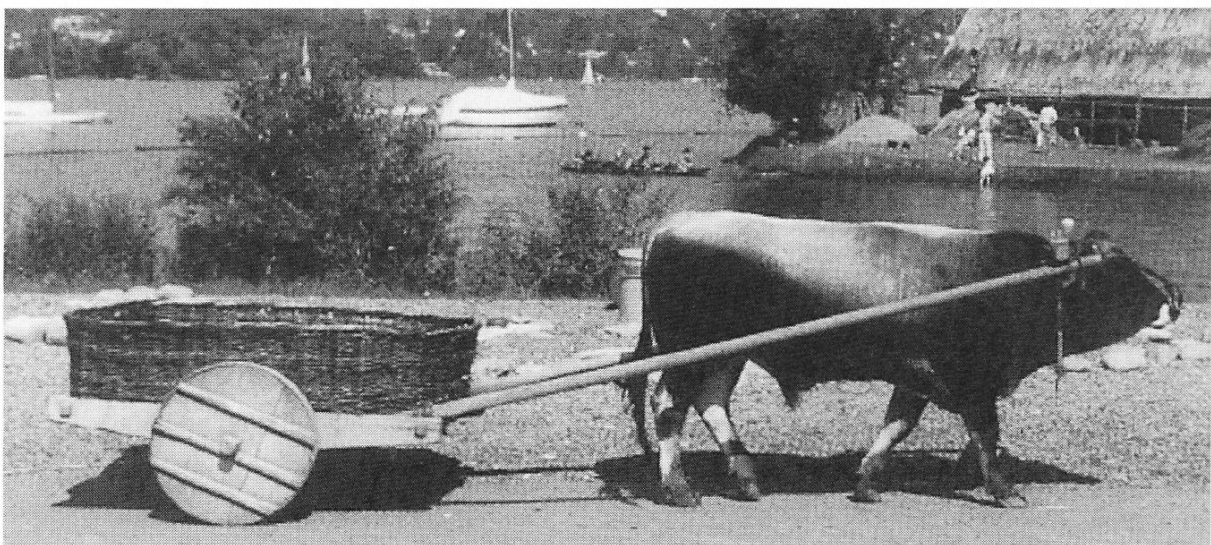


Abb. 1 Neolithischer Ochsenwagen, ca 2700 v. Chr.

Die keltischen Helvetier verfügten wahrscheinlich über ein beachtliches Wegnetz. Obwohl keine schriftlichen Zeugnisse und nur wenige Bodenfunde vorhanden sind, weiss die Forschung von 12 Städten (Oppida) und 400 Dörfern, deren Bewohner wohl kaum isoliert gelebt haben werden. Muschelschmuck und Metalle weisen auf einen regen Handel mit ganz Europa hin. Die Wege waren jedoch nicht befestigt und glichen eher Trampelpfaden oder Erdwegen. Immerhin hat man an Seeufern Reste von Bohlen gefunden und in Deutschland oder England sind längere Bohlenwegstrecken in grösseren Mooren erhalten geblieben. Die Menschen der damaligen Zeit konnten Hindernisse durchaus überwinden und so wird auch der versumpfte Furttalgrund schon durchquert worden sein.

Römerstrassen

Wie in anderen grossen Reichen verstanden es auch die Römer, ihr Imperium während rund 700 Jahren dank einem grossartigen Netz von Kunststrassen auszudehnen und zusammenzuhalten. Die erste Römerstrasse mit Steinbett und Fahrbahn war die 312 v. Chr. erbaute Via Appia zwischen Rom und Capua. Bis zur Teilung des römischen Reichs im Jahre 395 wurden weitere 280 000 Kilometer Strassen gebaut. Die Verbindungen dienten vor allem als Aufmarschachsen und zur Nachrichtenübermittlung. In Abständen von rund 40 Kilometern fanden sich Rasthäuser und Pferdewechselstationen. Dies entsprach etwa der Distanz, die ein Fussgänger in einem Tag zurücklegen konnte. Leichte Wagen schafften die doppelte Distanz und berittene Boten bis zu 100 Kilometer im Tag. Den Strassen entlang schützten Truppen in Wachttürmen die Reisenden vor Überfällen. Nach der Schlacht bei Bibracte im Jahre 58 v. Chr. zwang Cäsar die Helvetier, sich wieder in ihrer verwüsteten Heimat anzusiedeln. Mit der Eroberung von Rätien und Germanien schufen die Römer eine gewisse Infrastruktur und nahmen stellenweise auch vom Land Besitz. Es war ein Nebeneinander von römischen Gutshöfen und helvetischen Siedlungen, Städten wie Baden, Winterthur und Zürich sowie Heerlagern wie Augst und Windisch. Unser Furttal lag an der wichtigen Achse von Vindonissa über Aquae (Baden), Vitudurum (Winterthur) und Ad Fines (Pfylen) nach Brigantium (Bregenz). Die Funde im Lauet von Otelfingen zeigen eindrücklich, wie die Römer bereits die schwierige Situation eines Moorübergangs gemeistert haben (siehe Mitteilungseft Nr. 26, 1997). Mit der Strasse durch Nebenwege erschlossen waren auch die Gutshöfe in Buchs und Dällikon und wahrscheinlich auch Siedlungs- und Begräbnisplätze, wie etwa Spuren in Regensdorf vermuten lassen. Die Gutshöfe dienten indirekt auch der Sicherung der Verbindung, denn sie gehörten ehemaligen Soldaten, die sich als Veteranen schon mit 40 Jahren aus dem Dienst zurückziehen konnten und vom Kaiser mit einem Stück Land bedacht wurden.

Die Römerstrassen dienten aber nicht nur dem Militär. Kaiser Augustus liess um die Zeitenwende einen regelmässigen Postdienst einrichten, den sogenannten „cursus publicus“. Er transportierte im staatlichen Auftrag Personen, Güter und Nachrichten. Es gab den schnelleren „cursus velox“ mit einer Geschwindigkeit von 8 km/h und den langsameren „cursus cabularis“ mit 4 bis 5 km/h. Die Kosten wurden meist den von der Post bedienten Siedlungen aufgebürdet, die überdies auch für den Unterhalt der Strasse aufzukommen hatten. Nicht wenige Orte verarmten aus diesem Grund. Erst nach dem dritten Jahrhundert wurde die Bezahlung anders geregelt. Aufrecht erhalten wurde der Dienst bis zum Untergang des römischen Reiches.

Ob sich der Verkehr auf der Römerstrasse so abgespielt hat, wie in unserem Mitteilungsheft Nr. 26 von 1997 beschrieben wird und wie stark die Nutzung war, bleibt offen. Tatsache ist, dass das Furttal über eine Hauptstrasse von hoher Qualität verfügt hat, wie hernach lange Zeit nicht mehr.

Mittelalterliches Verbindungsnetz

Mit der Besiedlung unserer Gegend durch die ackerbaulich orientierten Alamannen seit dem frühen 7. Jahrhundert verloren die guten Strassenverbindungen ihre Bedeutung. Nicht dass die neuen Siedler keine Verkehrs- oder Transportbedürfnisse gehabt hätten, aber die Staatsmacht war verteilt und die einzelnen Sippen sehr selbständig. Zudem war man vorerst weniger dem Handel als der Urbarmachung des Bodens zugetan. Bezeichnend ist, dass zuerst die Siedlungen mit der Endung -ingen am gut erschlossenen (und sonnigeren) Lägernhang und erst später die auf -ikon endigenden Dörfer am schlechter erschlossenen Altberghang entstanden.

Die alten Römerstrassen zerfielen, die Trassen wurden aber doch teilweise weiterbenutzt. Um den schwierig zu unterhaltenden Teilen auszuweichen, verlegte man einzelne Wegstrecken. Der Prügelweg im Otelfinger Industriegebiet Lauet beispielsweise wurde aufgelassen und der Weg nach Buchs am Berghang über Ärbist und Trüebenbach angelegt. Die Verbindungen wurden, um Umwege zu ersparen, für die der Wanderer empfindlich ist, so direkt wie möglich angelegt. So teilte sich etwa die Landstrasse von Wettingen her nach dem Durchgang zwischen Pfaffenbüel und Greppe im Gebiet Steindler dreifach. Ein Weg führte entlang dem Bonenberg und über Bächlen direkt zur Kirche Otelfingen; ein zweiter, die sogenannte „Heustrass“ (= hohe Strasse), umging das Dorf südlich und direkt Richtung Buchs; der dritte Weg schlug als „Altstrass“ die Richtung zum Furtsteg und Dänikon ein, immer die trockenen Moränenhügel nützend. In der Gygerkarte des Kantons Zürich von 1667 ist das ganze Netz verzeichnet.

Wie das Strassennetz entstand, wer es zur Alamannenzeit anlegte und ergänzte,

ist nicht bekannt. Auch aus der karolingischen Zeit finden sich keine Angaben. Eine erste urkundliche Erwähnung einer Hauptverbindung ist für unser Tal im Jahre 1317 bezeugt, als eine „Hube an der Landstrass“ zu Regensdorf vergabt wurde. Der Reise- und Nachrichtenverkehr erfolgte zu Fuss oder mit Reittier. Wagen für den schweren Transport, im Salzhandel etwa, oder zur Überbringung des Zehntens in die Burgen und Klöster waren noch spärlich vorhanden, nahmen im Mittelalter aber immer mehr zu. Ein undatiertes Schriftstück aus dem 15. Jahrhundert beklagt den schlechten Zustand der Verbindung von Stein am Rhein nach Baden. Fuhrleute klagten wegen der „Gasse“ bei Regensdorf und dem Teilstück Dällikon–Dänikon. Sie seien zudem von Bauern mit Schimpfwörtern bedacht und mit Waffen angegriffen worden und beratschlagten, die Transportroute zu verlegen. Der Rat der Stadt Zürich verlangte daraufhin Verbesserungen, und so schlossen sich Regensdorf und Dänikon sowie Watt und Dällikon zu einem Fronverbund zusammen, der bis ins 18. Jahrhundert Bestand hatte.

Wo immer möglich, nutzte man im Mittelalter auch den Wasserweg. Die Limmat war jedoch mit ihrem Gefälle von rund zwei Promille ein eher schwierig zu befahrender Fluss. Starke Stromschnellen im Kessel von Killwangen etwa hinderen die Talfahrt, und die Bergfahrt war der Strömung wegen beschwerlich. Ob die Nebenarme befahren wurden, ist nirgends verzeichnet. Es wird zwar angenommen, dass jedes irgendwie nutzbare Gewässer als Verbindung diene. Noch heute werden im Spreewald oder in der ostpreussischen Seenplatte kleinste Wasserläufe mit Lastkähnen befahren. Ob der Ring in der alten Kirchenmauer von Dällikon wirklich dazu diene, die auf dem Furtbach und dem Gloggensinkkanal daherkommenden Weidlinge zu vertäuen, wie erzählt wird, ist angesichts der Wasserführung dieser Bäche doch sehr fraglich.



Abb. 2 Weidling in einem kleinen Flusslauf. Radierung von M. Merian, um 1620

Alles in allem war das Reisen im Mittelalter beschwerlich und niemand tat es aus reiner Lust. Auch der Handel litt unter den Erschwernissen, Neuigkeiten verbreiteten sich nur langsam und bei Katastrophen - wie etwa Hungersnöten - konnte nur schwer geholfen werden. Wer sich auf den Weg machte, empfahl sich immer wieder dem besonderen Segen Gottes. Dies war der Unwetter und Überfälle wegen auch nötig, und die alten Bildstöcke an den Wegen zeugen von der damaligen Frömmigkeit.

Die Boten im alten Zürich

Wer früher eine Nachricht übermitteln wollte, musste entweder selbst zum Empfänger reisen oder jemanden hinschicken. Erst im 17. Jahrhundert entwickelte sich ein Botendienst, der Meldungen und Briefschaften gegen Entgelt beförderte. In Zürich nahm sich die Stadt dieses Geschäfts an und organisierte ab 1610 einen Postdienst mit Postamt, vorab natürlich um obrigkeitliche Meldungen und amtliche Schriftstücke zu transportieren. Zwischen den grösseren Städten waren im gleichen Sinn schon Jahrhunderte früher Stadtboten unterwegs.



Abb. 3 Bote oder Läufer, 1610

Für das Furttal werden erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts solche Läufer erwähnt. Ein Stillstandsprotokoll der Gemeinde Otelfingen von 1809 enthält den ersten Hinweis auf einen Postboten: „Es ward einmüthig Jakob Bopp, genannt Nöbbel von Otelfingen, zum Bot nach Zürich ernannt.“ Aus einer andern Akte von 1816 ist ersichtlich, dass dem „Bott“ für das Abholen von Almosen in der Hauptstadt jährlich 1 Gulden und 38 Schilling vergütet wurden.

Seit 1825 reiste der „Zürcher Bott“ jeden Freitag in die Limmatstadt, später auch noch am Dienstag. Briefe und Pakete waren bis am Vortag um drei Uhr nachmittags beim Boten abzugeben, damit er sich organisieren und allenfalls Helfer suchen konnte. Auf seinem Weg bediente er auch die anderen Furttagemeinden,

mit Ausnahme von Regensdorf und Watt, die wahrscheinlich einen eigenen Boten stellten. Neben der Vermittlung von Postsachen hatte er auch Zinsgelder zu überbringen und gar Einkäufe für die Landbewohner zu tätigen. Ab 1835 erhielt der Bote für jeden Gang 9 Batzen. Auch mit der Stadt Baden unterhielt Otelfingen einen Botendienst.

Ab 1841 besorgte die damals noch kantonale Post eine Postkutschenverbindung ins Wehntal, welche im Hard zwischen Regensdorf und Watt Station machte. Ab diesem Datum bestand da ein Postbüro, und der Austausch der Briefe ins Furttal wurde hierher verlegt. Mit Extrawünschen war es damit wohl vorbei. 1848 wurde das Postwesen im heutigen Sinn gesamteidgenössisch geregelt und in den Dörfern Postablagestellen errichtet. 1861 wurde aufgrund einer Petition der „Monatsgesellschaft Otelfingen“ von der Kreispostdirektion in Zürich eine zweite Kreisbriefträgerstelle geschaffen. Jakob Fenner von Dänikon versorgte von nun an die südlichen, ein anderer Bote, Jakob Bopp von Otelfingen, die nördlichen Gemeinden unseres Tals. Mit dem Bau der Eisenbahn verschob sich dann der Postumlad zu den jeweiligen Bahnhöfen.

Reisemöglichkeiten im Ancien Régime, der Bau neuer Strassen

Nach der Reformation und noch mehr nach dem Dreissigjährigen Krieg entwickelte sich der Handel zusehends. Auch wollten sich die aufgeklärten Bürger selbst ein Bild von der Welt machen, und so nahmen auch die Bildungsreisen grossen Aufschwung. Bald einmal wurden die Fahrzeuge verbessert, die Kutschen und Fuhrwerke wurden grösser und schwerer. Über den Zustand der Strassen wurden Klagen laut, und die Tagsatzung hatte sich mehrmals mit dem Strassenbau zu befassen. Sie sprach Ermahnungen aus und fällte Entscheide, doch die Lage verbesserte sich bis zum Ende des Ancien Régime kaum, denn die unterhaltspflichtigen Gemeinden konnten oft nicht miteinander ins Reine kommen. So gerieten in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts die Gemeinden Otelfingen und Würenlos in einen Streit um den Unterhalt der Pfaffenbühlstrasse, der direkten Verbindung mit Wettingen. Da das Territorialprinzip galt, hätten die Würenloser die Strasse instand stellen sollen, doch waren sie an diesem Durchgang fernab ihres Dorfes überhaupt nicht interessiert. Die Otelfinger, unterstützt von Regensberg, Dielsdorf, Boppelsen und Buchs, verlangten von den Würenlosern den Ausbau der früheren 'Reichsstrasse'. Die Würenloser widersetzten sich diesem Ansinnen. Auf Befehl der Stadt Zürich ordnete der Vogt von Regensberg Gegenmassnahmen an, um die Würenloser in die Knie zu zwingen. Schliesslich wurde der Streitfall 1641 vor der Tagsatzung zu Baden behandelt, doch konnte man sich - wie öfters - nicht einigen. Erst 1647 liess sich ein Ausgleich finden. Die Würenloser wurden zur Instandhaltung verpflichtet, auf Ver-

langen der katholischen Orte aber nur im Sinne eines „Gemeinen Weges“ und nicht einer Reichs- oder Landstrasse. 1678 legte die Tagsatzung dann fest, dass der Unterhalt des Weges nach Wettingen durch die Anstösser zu bezahlen sei.

Schon in der Tagsatzung vom 6. Februar 1569 wurde der schlechte Zustand der Landstrassen moniert, da man darauf zumeist weder gehen, noch reiten, noch fahren könne. Die Antwort der Kantone darauf war vorerst einmal eine Erhöhung der Weggelder, vor allem der Brückenzölle, da diese Werke den grössten Aufwand verursachten. Die Strassen im Kanton Zürich blieben aber so schlecht, dass man im 16. Jahrhundert die Reisenden ins Kirchengebet einschloss.

Die Franzosen gründeten zu Beginn des 18. Jahrhunderts in Paris die berühmt gewordene „Ecole des ponts et chaussées“ und entwickelten neue Strassenbaumethoden auf den Erkenntnissen der alten Römer aufbauend. Die sogenannten Kunststrassen hatten ein Steinbett und eine verdichtete Oberfläche aus Sand oder bindigem Kies. Sie waren bombiert, damit das Wasser zu beiden Seiten ablaufen konnte, und von tiefen Strassengräben begleitet, die das ganze Werk künstlich in der Landschaft hervorhoben. Diese Erkenntnis erfasste mit der Zeit auch die Schweiz, zuerst den Kanton Bern. Als einziger reagierte er auf die Aufforderung der Tagsatzung zur umfassenden Verbesserung des Strassennetzes und legte ab 1740 neue Kunststrassen an. Bern war daran auch interessiert, weil einer ihrer ersten Bürger, Fischer von Erlach, ein Postkutschenunternehmen führte und den Staat zu dieser Sanierung antrieb. Da Bern damals fast die halbe Schweiz gehörte, entstand bald ein exzellentes Strassennetz von Coppet am Genfersee bis Brugg im Aargau.

Die Zürcher liessen sich Zeit. Erst 1770 verlegten sie die Landstrasse nach Baden auf das linke Limmatufer via Neuenhof. Damit wurde die Strasse Wettingen–Höngg über Weiningen zurückgestuft, und auch im Furttal ergaben sich keine Neuerungen. Erst gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Strassen im Kanton Zürich weiter verbessert. Das neugegründete Tiefbauamt verzeichnete in einer ersten Übersichtskarte die Wehntalerstrasse als projektiert und den ‘Wyniger’ als bereits ausgeführt. 1839 – 1841 baute man die Wehntalerstrasse am Katzensee unter Umgehung von Regensdorf (siehe Regan-Zunftblatt 1988). Die rechtsseitige Strasse ab Adlikon bis Otelfingen wurde erst nach mehreren Petitionen in den Jahren 1849/50 in Arbeit genommen. Die Otelfinger Schüler erhielten gar schulfrei, um unter Aufsicht des Lehrers in den nahegelegenen Äckern Steine für den neuen Strassenkoffer zu sammeln. Der Bau musste über einen grösseren Abschnitt neu verlegt werden, folgte doch die bisherige Strasse immer noch der Linie Trüebenbach–Ärbist. Rund 8000 Franken kostete die Gemeinde Otelfingen nur schon der Teil von der Buchser Grenze bis ins Dorf. Hinzu kamen dann noch der Anteil bis zum Pfaffenbüel und die Verbesserung der Innerortsstrassen. Den andern Gemeinden im Tal erging es wohl ebenso.

Gab es im Furttal eine Postkutsche?

Um es gleich vorwegzunehmen: bis zum Schluss dann doch noch! Aber alles der Reihe nach. Schon in der alten Eidgenossenschaft betrieben Private einen Kutschendienst. Im Jahre 1675 verlieh der Staat Bern dem Junker Beat von Fischer in einem Postpachtvertrag das Monopol zur Personenbeförderung, das dieser ab 1711 auch nutzte. Erste Versuche schlugen kommerziell zwar fehl, doch ein zweiter Anlauf auf der Linie Bern–Aarau–Zürich war ab 1735 erfolgreich. Rasch wurde das Netz ausgedehnt, wobei der sukzessive Ausbau der Strassen genutzt werden konnte. Die Reisegeschwindigkeit lag in etwa beim „cursus velox“ der Römer; von Bern nach Genf war man knapp 20 Stunden unterwegs. Im Jahre 1798 verfügte die Helvetische Republik, dass alle Hauptstrecken im ganzen Land wöchentlich vier mal zu befahren seien. Diese helvetische Einheitspost dauerte aber nur bis 1803.

Nach der Wiederherstellung der Alten Ordnung führte die kantonale Post auf den wichtigsten Destinationen weitere Postwagenverbindungen ein, so auch zwischen Zürich und Niederweningen. Mit einem Halt im Hard wurde auch das obere Furttal bedient. Die neue Reisemöglichkeit fand bei den Bewohnern der anliegenden Dörfer guten Anklang, so dass der anfänglich zweimal wöchentlich kursierende doppelspännige Postwagen bald durch einen dreispännigen Achtplätzer

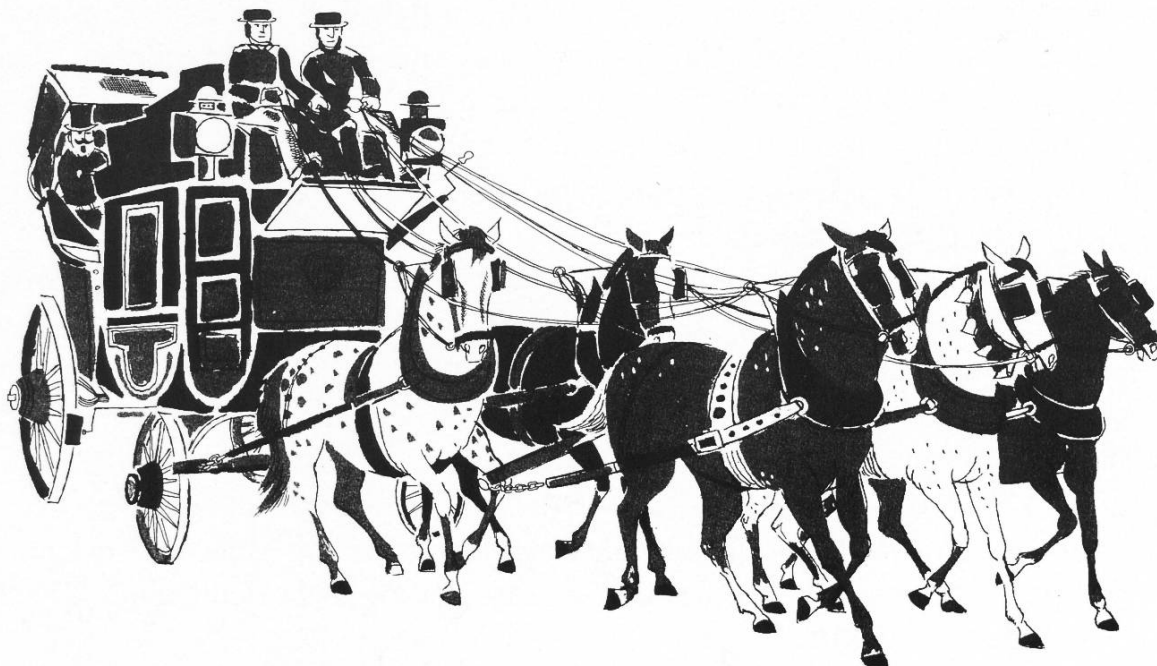


Abb. 4 Reisekutsche von 1860

ersetzt wurde, der überdies häufiger verkehren musste. Für die breite Bevölkerung blieb die Reisepost aber zu teuer. Eine Fahrt über den Gotthard kostete beispielsweise den zweieinhalbfachen Monatslohn eines Posthalters.

Nach dem Ausbau der Landstrasse verlangten die Furttaler auch nach einer eigenen Postkutsche. Selbstverständlich zogen die beiden Talseiten wieder einmal an verschiedenen Stricken. Als um 1860 das Gerücht ging, die Fahrpost ende in Hüttikon und die Boppelser und Otelfinger müssten dort die Post übernehmen, setzten sich die nördlichen Gemeinden zusammen und verfassten unter Leitung von Pfarrer Irmiger von Buchs eine Petition zur Abwendung des Ungemachs. Die Kreispostdirektion in Zürich entschied denn auch im Sinne der Petition. Von 1865 an fuhr die Postkutsche von Zürich über Buchs nach Otelfingen. Täglich um 6 Uhr früh begannen die Pferde den Wagen in Otelfingen stadteinwärts zu ziehen, und abends um 5 Uhr kehrten sie wieder aus Zürich zurück. Eine Fahrt dauerte zwei Stunden und zwanzig Minuten. Anfangs stellte der damalige Besitzer des Gasthofs „Höfli“ die Pferde, doch bald ging der Betrieb an einen Fuhrhalter aus Wiedikon. Nur gerade ein Dutzend Jahre währte die Freude, dann löste die Eisenbahn die Postkutsche (noch vor derjenigen am Gotthard) ab.

Die ersten Eisenbahnen

Nach verschiedenen Experimenten mit spurgeführten Grubenbahnen schon im Mittelalter und mit der Nutzung der Dampfkraft, erbaute George Stephenson 1825 die Kohletransportbahn von Stockton nach Darlington, dann 1830 die Städte-Verbindung Liverpool–Manchester. Er läutete damit das Eisenbahnzeitalter ein. Fieberhaft begann sich das neue Verkehrsmittel auch auf dem Kontinent auszubreiten, so seit 1835 in Deutschland und seit 1837 in Frankreich. Die Schweiz wurde 1844 in Basel von der Elsässer-Bahn erreicht, und am 8. August 1847 (gleichzeitig mit dem Beginn des Sonderbundskriegs) konnte die Jubiläumsstrecke der Spanisch-Brötli-Bahn von Zürich nach Baden eröffnet werden. Und seither bewegt die Bahn ...

Neben anderen Gemeinden hatte 1842 auch Otelfingen eine Petition an den Grossen Rat für die Unterstützung der Eisenbahn unterzeichnet. Auch wenn das Gemeindegebiet von den Schienen nicht berührt wurde, sah man sich doch im Einzugsbereich des neuen Verkehrsmittels. Die Otelfinger benutzten denn auch die Station Killwangen für die Reisen in die West- und Ostschweiz. Da die Station auf dem linksseitigen Ufer lag, musste die Limmat zuerst mit der Fähre überquert werden. Trotzdem war man im unteren Furttal froh über diesen Anschluss und wehrte sich energisch, als die Aargauer Regierung 1871 den Bahnhof nach Neuenhof verlegen wollte.

Da in der Schweiz die Projektierung von Bahnlinien immer ungestümere Formen annahm und ein wildes Durcheinander drohte, liess der Bundesrat bei Stephen-

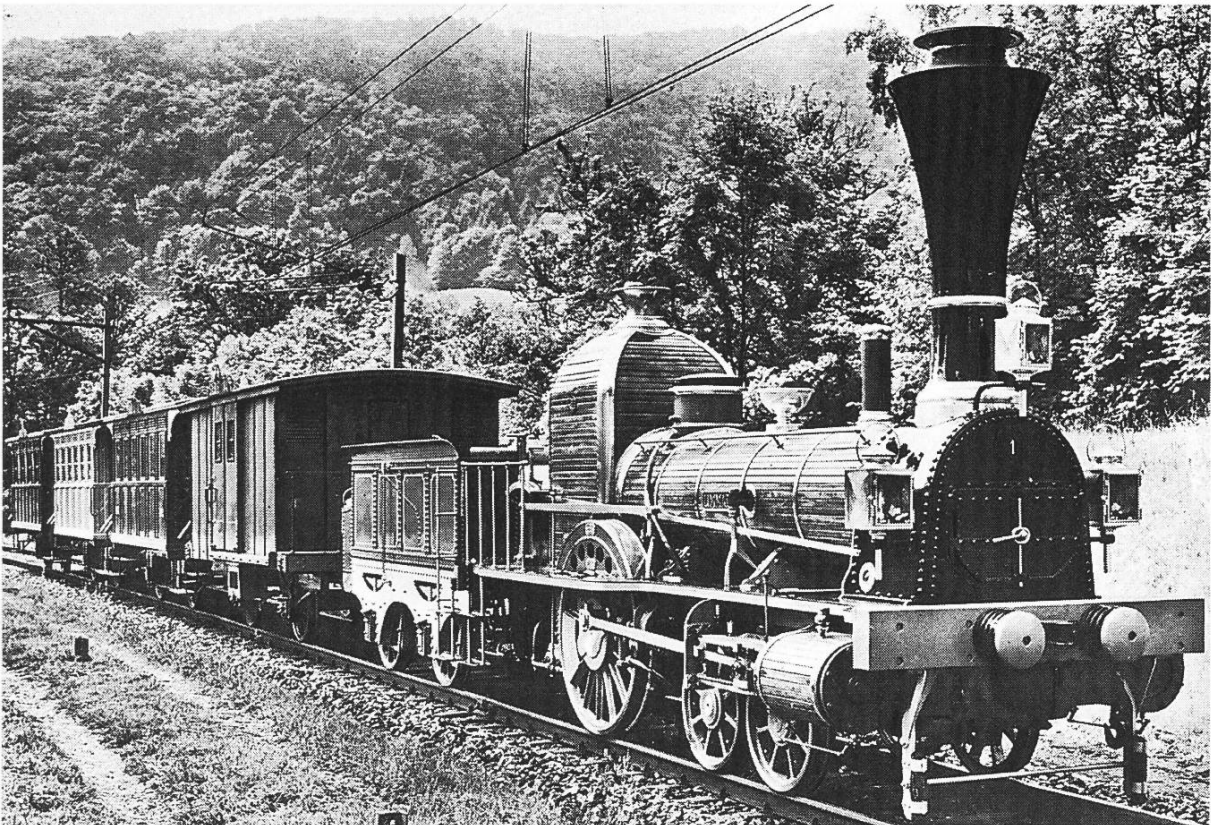


Abb. 5 Spanisch-Brötli-Bahn. Linie Zürich–Baden, 1847 (Rekonstruktion 1947)

son ein Gutachten für ein gesamtschweizerisches Eisenbahnnetz erarbeiten. Die Studie sah lediglich 650 Kilometer Strecken vor und klammerte den Alpenraum gesamthaft aus. Bei der Umsetzung stellte sich die Frage, ob der junge Staat die Zügel selbst in die Hand nehmen sollte. Das Volk entschied anders und legte im Eisenbahngesetz von 1852 fest, dass Bau und Betrieb des neuen Verkehrsmittels den Kantonen oder Privaten vorbehalten bleiben sollte. Immerhin sicherte sich der Bund mit der Konzessionsvergabe eine Koordinationsmöglichkeit.

Nun setzte rasch der weitere Bahnbau ein. Fünf grosse Gesellschaften bildeten sich. Für unser Gebiet war die Nordostbahn (NOB) federführend, mit Linien nach dem Bodensee und der Ursprungsstrecke Zürich–Baden (– Aarau). Die NOB sah als Aufgabe die Realisierung der Hauptachsen, die Erschliessung des flachen Landes war nicht ihr Ziel. Ihr Präsident war Alfred Escher, der Gründer der Kreditanstalt und der zu jener Zeit wohl mächtigste Mann in Zürich. Spitze Zungen behaupteten, seine Devise sei „Zürich und Dividenden“. Schon der Bau der Glattalbahn nach Uster und der Linien nach Bülach und Dielsdorf, 1856, wurde anderen Gesellschaften überlassen. Der Eisenbahnbau entwickelte sich zusehends zu einem wirtschaftlichen Machtkampf. Die Gesellschaften konkurrierten und ruinierten sich gegenseitig unbarmherzig, oft auf Kosten der Sicherheit der Fahrgäste.

Das Nationalbahnfieber und die Nordostbahnkonkurrenz

Die grossen Gesellschaften wurden immer mächtiger. Escher wurde als „Eisenbahnbaron“ bezeichnet. Seine Beziehungen und Kompetenzen erregten Argwohn und weckten Opposition. Die Liberalen, denen er angehörte, hatten im neuen Bundesstaat den überwiegenden Teil der Ämter an sich gezogen. Im Jahre 1869 konnten im Kanton Zürich die Demokraten das Blatt wenden und alle sieben Regierungsratsmandate übernehmen. Ihr Zentrum war Winterthur und die Landschaft, und Ihre Ziele waren wesentlich sozialer als die Gewinnmaximierung der Liberalen. So waren die Winterthurer unter Stadtpräsident Sulzer und Stadtschreiber Ziegler überzeugt, dass auch der Eisenbahnbau in staatlichen Händen besser gedeihen würde. Da jedoch eine Staatsbahn nach dem Gesetz von 1852 nicht möglich war, blieb als Ausweg die Gründung einer mit öffentlichen Geldern finanzierten Privatbahn, also einer „Volksbahn“ im Gegensatz zur „Herrenbahn“ Eschers.

In diesem Sinn entstand unter dem Namen „Nationalbahn“ die Idee einer Bahnlinie vom Genfersee zum Bodensee, die neue Talschaften anschneiden und weitere Bevölkerungskreise in den Genuss des neuen Verkehrsmittels bringen sollte. Es lag auf der Hand, dass damit nicht unbedingt die Verbindungen in die Zentren im Vordergrund standen. Es trifft aber nicht zu, dass die Nationalbahn systematisch die grossen Zentren, insbesondere Zürich, umgehen wollte. Vielmehr wurde sie dazu gedrängt. Vorab die NOB wusste mit ihrem Einfluss die lästige Konkurrentin von ihren Anlagen fernzuhalten. Unter dem Vorwand der Verkehrsüberlastung verweigerte sie der Nationalbahn die Mitbenützung der Strecken Winterthur–Effretikon und Oerlikon–Zürich HB. Die Nationalbahn musste deshalb ab Winterthur ein drittes Geleise bauen, und der Anschluss an die Zürcher Innenstadt konnte nicht realisiert werden, da die Projekte für einen Tunnel von Seebach nach Unterstrass aus Kostengründen verworfen werden mussten. Lediglich eine unpraktische Verbindung mit Spitzkehre nach Oerlikon konnte später verwirklicht werden. Auch im Westen war die Nationalbahn nicht in der Lage, ihre Pläne durchzusetzen. Von Zofingen hätte sie über Olten nach Solothurn und Payerne fahren sollen, doch schnappte ihr die Centralbahn die Konzession weg. So blieb nur der wenig attraktive Weg über Lyss.

Trotz wenig günstiger Ausgangslage und zu optimistischen Ertragsberechnungen konnte die Nationalbahn die Anrainergemeinden offenbar überzeugen. Ein Fieber erfasste die Gemeinden, die sich von der Anbindung an die Eisenbahn grossen wirtschaftlichen Aufschwung versprachen. In kurzer Zeit war das Gesellschaftskapital von 17 Millionen Franken gezeichnet, ausschliesslich von Gemeinden zwischen Winterthur und Zofingen. Auch die Furttalgemeinden liessen sich je nach Wagemut einspannen. So zeichnete die Zivilgemeinde Watt für 150 000 Franken und handelte dafür die Doppelnamenbezeichnung „Regensdorf-Watt“ ein.

Otelfingen beteiligte sich mit 135 000 Franken; Regensdorf, Buchs und Dällikon scheinen vorsichtiger gewesen zu sein und sicherten nur kleinere Beträge zu. Zur finanziellen Beteiligung kam noch die kostenlose Abtretung des für den Bahnbau benötigten Grundeigentums hinzu.

Die Nationalbahn hoffte, mit dem Betrieb der Linie Baden–Winterthur den Verkehr an sich ziehen zu können. Es war damals üblich, dass für die Preisberechnung die kürzeste Verbindung herangezogen und der Erlös den entsprechenden Gesellschaften gutgeschrieben wurde, unabhängig davon welche Route Reisende und vor allem Güter dann wählten. Da die Verbindung über das Furttal und Kloten rund 10 Kilometer kürzer ist als diejenige über Zürich, hätte die NOB beachtliche Einbussen erlitten. Die Herrenbahn griff daher zu einem aus Frankreich bekannten Trick, um die Volksbahn zu bodigen. Sie erstellte eine weitere, noch kürzere Linie, die sie zwar nicht gross zu betreiben gedachte, die aber der Nationalbahn das Wasser ein weiteres Mal abgraben sollte. So bewarb sich die NOB um die Konzession der Strecke von Otelfingen nach Niederglatt, womit die Verbindung Baden–Winterthur nochmals um 2 Kilometer verkürzt werden konnte. Die Konzession für diese Linie wurde 1873 erteilt und als Bedingung festgelegt, dass die Beförderung von Personen fünfmal täglich nach beiden Richtungen vom einen Endpunkt zum andern unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen solle. Hegte man beim Bundesrat wohl Befürchtungen?

So begann denn der Bahnbau noch 1873. Am 17. Juli 1875 konnte die Nationalbahn ihre Ostsektion Winterthur–Etwilen–Singen/Konstanz mit den beiden namhaften Brücken bei Ossingen und Hemishofen eröffnen. Zwei Jahre später folgte die Westsektion von Zofingen über Suhr/Aarau nach Baden–Oberstadt und endlich am 15. Oktober 1877 auch das noch verbleibende Zwischenstück Winterthur–Kloten–Seebach–Baden/Oberstadt. Die NOB war ihrer Konkurrentin noch zuvorgekommen und fuhr zwei Wochen früher, schon am 1. Oktober 1877, in den neuangelegten Bahnhof von Wettingen auf der Klosterhalbinsel ein. Auf eine gemeinsame Benutzung der Strecke bis Otelfingen konnten sich die beiden Kontrahenten wiederum nicht einigen, so dass zwei Geleise gelegt werden mussten. Nur Dank der Intervention des Bundesrates wurden wenigstens die Stationen Wettingen, Würenlos und Otelfingen gemeinsam betrieben.

Der Bau hatte die Nationalbahn weit mehr gekostet als veranschlagt. 32 Millionen waren ausgegeben worden, fast doppelt soviel wie vorgesehen. Die Züge waren nur gerade am Eröffnungstag zum Bersten voll. Nachher zeigten sich die Ungunst der abseitigen Lage und die fehlenden Anschlüsse in die Zentren. Die ersten Betriebsergebnisse waren enttäuschend. Im Jahre 1877 erreichte die Nationalbahn mit 7 000 Passagieren pro Kilometer nur gerade den halben Wert der NOB. Der Reinertrag pro Kilometer von anfänglich 300 Franken verwandelte sich in ein Defizit von 3 500 Franken. Die NOB erzielte im gleichen Zeitraum

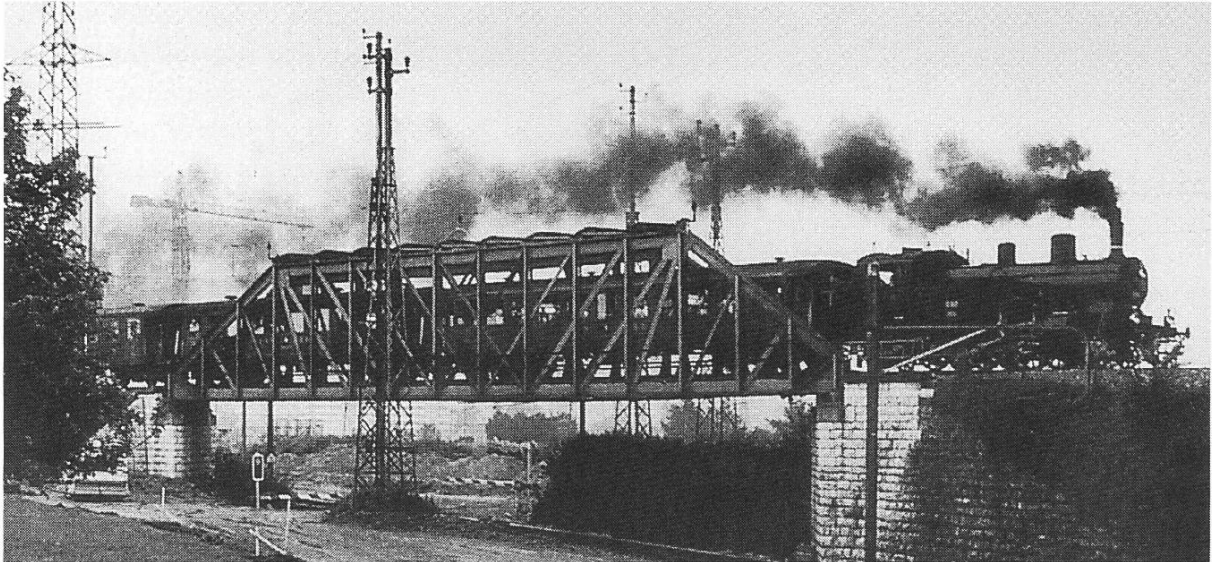


Abb. 6 Die Nationalbahnüberwerfung Zürich–Seebach,erbaut 1877/78, ersetzt 1978

einen Reinertrag von 15000 Franken pro Kilometer, während man bei der Nationalbahn hoffnungsfroh wenigstens rund 10000 Franken erwartet hatte. Was Wunder, dass die Dividenden nicht ausbezahlt werden konnten und die Direktion der Nationalbahn die Löcher mit neuen Anleihen zu stopfen versuchte, um wenigstens die angefangenen Strecken fertig bauen zu können. Zähneknirschend bewilligten die meisten Gemeinden nochmals eine Anleihe, unter anderen auch Otelfingen. Als die Ergebnisse der Westsektion sich noch schlechter als diejenigen der Ostsektion erwiesen, zogen sich weitere Geldgeber zurück, insbesondere der Kanton Bern. Ein übles Ende des Abenteuers begann sich abzuzeichnen. Das finanzielle Debakel war nicht mehr aufzuhalten. Die weiteren Ausbaupläne verschwanden in den Schubladen. Lieferanten und Bauunternehmer blieben auf ihren Rechnungen sitzen. Die Obligationen konnten nicht mehr verzinst werden, und die flüssigen Mittel waren aufgebraucht. Am 18. Februar 1878 wurde vom Bundesgericht der Konkurs verfügt. An einer ersten Steigerung wurde für die 156 Kilometer lange Strecke von einem interkantonalen Komitee die Summe von 4.4 Millionen Franken geboten, die jedoch nicht aufgebracht werden konnte. Bei einer zweiten Versteigerung im März 1880 erhielt ausgerechnet die NOB den Zuschlag für die Westsektion um 750000 Franken. Die Ostsektion ging vorerst an die Eidgenössische Bank und wurde später für 3.1 Millionen Franken ebenfalls an die NOB verkauft. Rund 28 Millionen Franken waren verloren und mussten als Abschreibung des Aktienkapitals oder als Übernahme von Garantieverpflichtungen durch die Anliegergemeinden übernommen werden. Durch Verkauf von Land und Holz versuchten diese und auch die betroffenen Kantone ihre Rechnung wieder ins Lot zu bringen, ja der Bund musste den Kanton Zürich gar

unterstützen. Die Stadt Baden zahlte noch bis 1935 die Nationalbahnschuld ab. Otelfingen stand noch 1900 bei der Kantonalbank mit 71 000 Franken in der Kreide. Die Watter mussten ihr Land in der Pöschwies an den Kanton verkaufen, der dort kurz darauf die Strafanstalt errichtete. Bei den Regierungsratswahlen 1878 siegten wieder die Liberalen, und Winterthur musste Zürich endgültig den Rang als Wirtschaftsmetropole abtreten. Der Traum von der „Volksbahn“ war gründlich ausgeträumt.

Die NOB betrieb die übernommenen Linien auf Sparflamme weiter. Die kleinen Tendermaschinen zogen fünf bis sechs Mal am Tag einige zweiachsige Wagen als Bummelzüge durch die Täler. Aus den geplanten Durchgangsschnellzügen war nichts geworden. Das Furttal erhielt 1881 mit einer Spitzkehre doch noch Anschluss an den Bahnhof Oerlikon, nachdem man zur Nationalbahnzeit zu Fuss von Seebach nach Oerlikon gelangen musste. Durchgehende Billette gab es nicht. Das zweite Gleis Otelfingen–Wettingen wurde entfernt, Spuren sind aber noch deutlich sichtbar. Die Strecke Otelfingen–Niederglatt fiel hernach in einen Dornröschenschlaf. Noch heute finden sich manche Zeugen aus den Anfängen, etwa der Bahnhof Buchs-Dällikon (noch fast in der ursprünglichen Form). Die abseitigen Nationalbahnstrecken konnten später für neue Verbindungen herangezogen werden, so für die Heitersberglinie oder die Flughafenbahn. So hat die „Volksbahn“ späteren Generationen doch noch einigen Nutzen gebracht.

Die Verstaatlichung der Eisenbahn und ihre Auswirkung

Das Gewinnstreben der Privatbahnen auf Kosten von Komfort und Sicherheit erregte gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr das Missfallen in der Bevölkerung. Das Fass zum Überlaufen brachte dann das Eisenbahnunglück von Münchenstein, 1891, wo die mangelhaft unterhaltene Birsbrücke unter der Last eines Extrazuges zusammenbrach und 71 Tote und viele Verletzte zu beklagen waren. Mit allem Nachdruck wurde nun die Verstaatlichung gefordert und in einer Volksabstimmung 1898 beschlossen. Auf 1. Januar 1902 erfolgte die Gründung der ‘Schweizerischen Bundesbahnen’ (SBB), die nach und nach die grossen Privatbahnen übernahmen.

Der unterschiedliche Standard von Infrastruktur und Rollmaterial wurde vereinheitlicht. Der Oberbau erhielt eine Normung nach Beanspruchung der Strecke, die Sicherungsanlagen wurden erneuert, der Streckenblock eingeführt und neue Lokomotiven und Wagen beschafft. So erhielten auch unsere beiden Furttallinien den Status von Nebenbahnen und führten über rund 70 Jahre ein geruhames Dasein. Der Fahrplan von 1909 verzeichnet für die untere Linie 6 -7 und für die obere Linie 4 Zugspare täglich. Dazu kam ein Stückgüterzug und hie und da ein fakultativer Eilgüterzug. Eine Tendermaschine mit zweiachsigen Zweit- und Drittklasswagen genügte wie zuvor. Auf der Linie nach Niederglatt wurden zwei

Verbindungen sogar als „Güterzüge mit Personenbeförderung“ (GmP) geführt, die eine besonders reichlich bemessene Fahrzeit aufwiesen. Ebenfalls 1909 bauten die SBB die enge Verbindungskurve von Seebach nach Oerlikon und entfernten den Anschluss zur Klotener Linie. Während des Zweiten Weltkriegs stellte man die Verbindung über den Schwenkelberg wieder instand und sicherte damit die strategisch bedeutsame Ost-West-Umfahrung von Zürich.

„Marianne“ und „Glettiise“; der elektrische Versuchsbetrieb der Maschinenindustrie

Die Dampfbahn mag in unseren Augen heute romantisch erscheinen. Zu ihrer Zeit zeigten sich vor allem die Nachteile: Ungenügende Leistung und Schmutz in Form von Russ und Staub. Als sich die Nutzung der elektrischen Energie immer mehr durchsetzte und gewaltige Fortschritte in der Energieübertragung und Anwendung folgten, machte die neue Antriebsform auch vor den Eisenbahnen nicht Halt. An der Weltausstellung von 1889 betrieben Siemens & Halske eine kleine Trambahn die zum Staunen des Publikums ohne Lärm und Gestank ihre Kreise zog. Die Berliner Firma konnte mit weiteren Versuchen die Tauglichkeit der elektrischen Traktion untermauern, so mit der Elektrifikation der Strecke Marienfelde–Zossen mit Gleichstrom. Auch in der Schweiz regte sich die Industrie. 1898 wurde die Emmentalbahn von Burgdorf nach Thun unter den Fahrdraht genommen. An die Vollbahnen wagte sich aber noch niemand, da einerseits die



Abb. 7 Bahnhof Regensdorf mit „Marianne“, um 1905 (Elektrolok)

Gleichstrommotoren zu wenig Leistung erbrachten und zu viele Einspeisstellen erforderten, und andererseits die Elektrifizierung mit Drehstrom der drei Leiter wegen komplizierte Fahrdrahtabspannungen nötig machte.

In dieser Phase entwickelten MFO, BBC und Sécheron in Genf den Einphasen-Wechselstrommotor für 15 000 Volt Spannung und $16 \frac{2}{3}$ Perioden (Hertz), rund ein Drittel der noch heute gebräuchlichen Industriespannung. Nun musste die Neuentwicklung auch getestet werden. Die MFO schlug deshalb den SBB die Elektrifizierung der vor ihrer Türe gelegenen Strecke Seebach–Wettingen auf eigene Kosten vor. Die SBB nahmen das Angebot an, ohne sich für eine spätere Übernahme von Anlage und Rollmaterial zu verpflichten. Die MFO übernahm die damaligen Fahrplanleistungen und erhielt von den SBB pro gefahrenen Zugkilometer 60 Rappen vergütet. Der Versuchsbetrieb sollte über die grundsätzliche Tauglichkeit und die Zuverlässigkeit des Systems Auskunft geben. Es war keineswegs eine Leistungssteigerung auf der nur für bescheidene Achslasten und niedrige Geschwindigkeiten ausgebaute Strecke beabsichtigt; es genügte vollauf, wenn die Leistungen des Dampfbetriebs erbracht werden konnten. Energie lieferte ein firmeneigenes Dampfkraftwerk und bei Bedarf das Kraftwerk Hochfelden an der Glatt.

Im Oktober 1903 begannen die Versuchsfahrten auf dem Verbindungsgleis zwischen der MFO-Werkhalle und der Station Seebach, vorerst mit einer Spannung von 15 000 Volt und 50 Hz, weil zur Speisung nur ein Transformator ab Landesnetz und noch kein Umformer für niedrigere Frequenzen zur Verfügung stand. Die Lokomotive Nr. 1 war mit einem rotierenden Umformer ausgerüstet, der die Motoren mit Gleichstrom versorgte. Der lange Vorbau vor der Führerkabine gab dieser Maschine das typische Aussehen eines Bügeleisens und daher den Beinamen „Glettiise“. Im Januar 1905 wurde der 50 Hz Betrieb bis Affoltern ausgedehnt. Unterdessen war der MFO die erfolgversprechende Konstruktion eines direkt mit Wechselstrom, aber niedrigerer Frequenz zu speisenden Motors gelungen. Die Versuchslokomotive Nr. 2 wurde gebaut und ab November 1905 in Betrieb genommen. Sie hatte eine normale Kastenform und hörte auf den Namen „Marianne“; wem zu Ehren wissen wir heute nicht mehr. Die Strecke und das „Glettiise“ wurden auf $16 \frac{2}{3}$ Hertz umgerüstet. Im Juni 1906 wurde der Versuchsbetrieb bis Regensdorf erweitert. Ab 1907 beteiligten sich auch die deutschen Siemens-Schuckert-Werke am Versuchsbetrieb, die im selben Jahr die ganze Strecke bis Wettingen mit einem neuen Fahrleitungstyp ausrüsteten und eine dritte Versuchslokomotive betrieben.

Im Januar 1909 wurden die Lokomotiven remisiert und die Anlagen abgebrochen. Die MFO erhielt eine Entschädigung, die aber den Aufwand bei weitem nicht deckte. Obschon der Versuchsbetrieb die Tauglichkeit des Einphasen-Wechselstromsystems für Vollbahnen nachweisen konnte, blieb der MFO der wirtschaftliche Erfolg vorerst versagt. Der Grundstein für die erfolgreiche Real-

sierung ab 1913 bei BLS und RhB und ab 1920 auch bei den SBB war aber gelegt. Die „Marianne“ verbrachte ihre späteren Tage noch bei der Sensetalbahn und das „Glettiise“ kam als Rangierlok zur Bodensee-Toggenburg -Bahn.

Die ersten Autos im Furttal

Nachdem ab 1880 das Fahrrad im Kanton Zürich Einzug gehalten und sich allmählich vom Vergnügungsgefährt und Sportgerät zum Alltagsvehikel durchgemausert hatte, tauchte um die Jahrhundertwende das Auto auf. Es diente vorerst als Lieferwagen oder den noblen Herrschaften für lustvolle Ausfahrten. Innert Kürze entstanden in der Schweiz rund 30 Automobilfabriken - keine hat überlebt. Ein Automobil kostete sehr viel, nach heutigem Geldwert etwa 60 000 Franken. Es war daher für die Bevölkerung auf dem Land kaum erschwinglich. 1912 gab es im Kanton Zürich insgesamt nur 513 Wagen; ihre Besitzer waren zur Hauptsache Handwerker und Ärzte. Im Furttal gehörten zu den ersten Besitzern Bäckermeister Haag in Otelfingen und Fabrikant Güller in Hüttikon. Die Zahl der Motorfahrzeuge steigerte sich vorerst nur allmählich, später rasant. Im Jahre 1958 waren es im ganzen Furttal 769, zehn Jahre später bereits 3 500, 1980 rund 11 000 und heute gegen 20 000 (Autos und Motorräder); praktisch kommt heute auf jeden Einwohner ein Fahrzeug.



Abb. 8 Erstes Auto in Regensdorf, um 1910. Vorne links Franz Joseph Weck

Die Fahrgeschwindigkeit war früher streng geregelt: ausserorts waren zuerst maximal 30 km/h erlaubt, innerorts die Geschwindigkeit eines trabenden Pferds (18 km/h). Trotz etlichem Interesse war die Landbevölkerung dem neuen Fahrzeug im allgemeinen ziemlich abgeneigt. Das Wort „Auto“ galt auch als Schimpfname für eine unfolgsame Kuh. So verwundert es nicht, wenn ein dichterisch veranlagter Beamter im ersten „Ausweiskartenverzeichnis des kant. Automobilkontrollbüros“ vom Juni 1917 folgende Ermahnungen abgab:

*Fährst ruhig und verständig Du, lässt dich die Polizei in Ruh!
Das Publikum wird Dich beloben, und gegen Dich wird keiner toben.
Das Fahrzeug halte fest in Händen, dass rasch Du bremsen kannst und wenden.
Am Werktag und auf offner Strass, sind 40 Kilometer 's Mass.
Nur 25 sind's am Sonntag, bist Du pressiert, so fahr am Montag ...*

Tempolimiten waren also schon damals ein heisses Diskussionsthema. Vielleicht wäre uns manches erspart geblieben, hätten wir es bei den ursprünglichen Werten belassen, wenigstens innerorts.

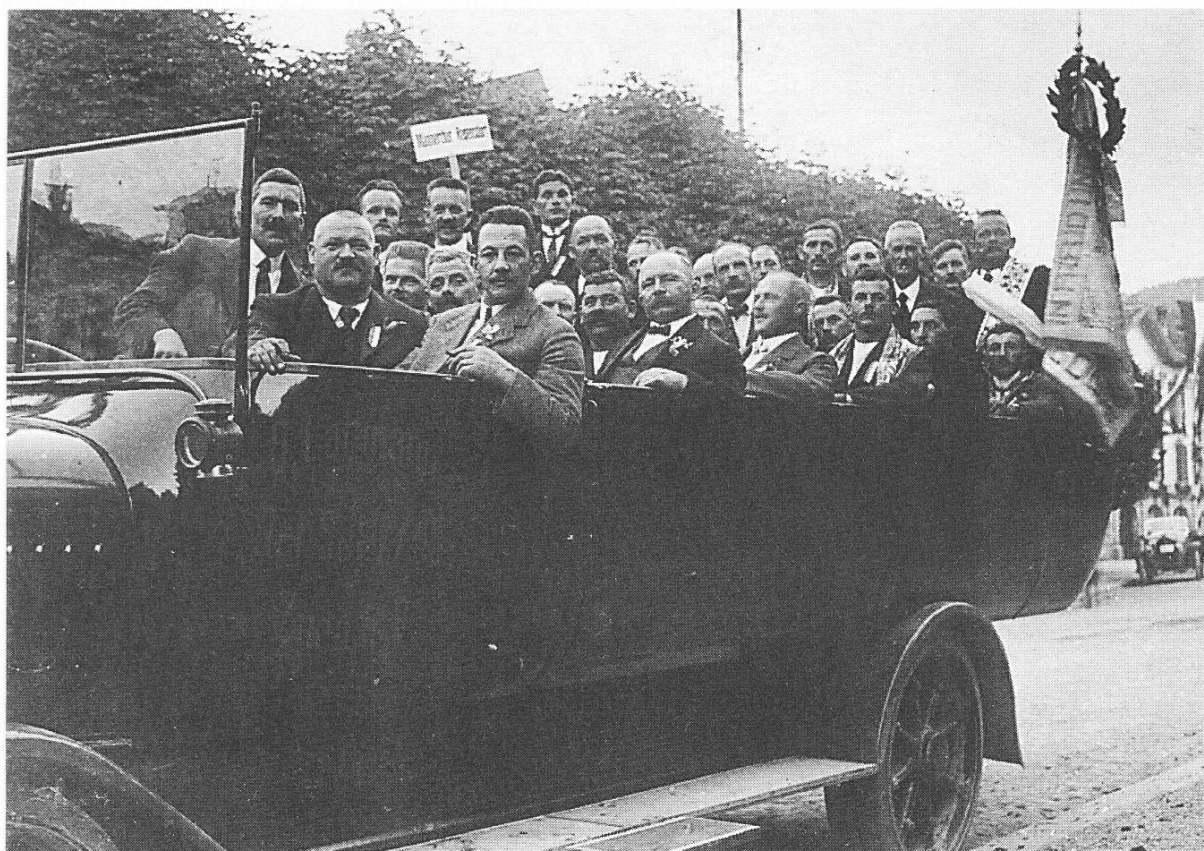


Abb. 9 Früher Autobus. Ausfahrt des Männerchors Regensdorf, um 1920

Das Aus für den „Schipkapass“

Die obere Bahn querte am Schwenkelberg die Wasserscheide zwischen Furt- und Glattal, ein sanfter Übergang, niemals zu vergleichen mit dem 1333 Meter über Meer gelegenen Passübergang in Bulgarien. Warum die Bahnlinie Otelfingen–Niederglatt trotzdem zu diesem Namen kam, weiss niemand genau. Vielleicht weil die Linie so fernab des Verkehrsgeschehens lag wie der Balkan und weil zur Bauzeit, 1877, gerade die Eroberung des „Schipka“ durch die Russen im russisch-türkischen Krieg aktuell war, vielleicht auch weil der Eindruck bestand, auf der anhaltenden Steigung müsste eine Schiebelok die schweren Güterzüge unterstützen. Aus heutiger Sicht war dies kaum der Fall, denn mit 9 Promille Steigung und weiten Kurvenradien war die Strecke vorzüglich trassiert. Ein alter Heizer vermerkte zwar, dass die Züge oft so schwer waren, dass sie trotz der Schiebelok, vor allem im Herbst, liegen blieben und für zusätzlichen Schiebedienst eine weitere Maschine aus Baden oder Bülach geholt werden musste.

Der Betrieb erfreute sich immer nur eines bescheidenen Zuspruchs. Die Reise von Baden nach Bülach retour kostete in der 3. Klasse 1877 beachtliche zwei Franken. Es wurde in einigen Zügen sogar die 1. Klasse geführt - wohl nicht mehr als ein Abteil. Immerhin zirkulierte 1896 ein Extrazug an die Landesausstellung in Genf über diese Linie. Der Fahrpreis betrug ab Winterthur Fr. 11.50, wofür man dann neun Stunden unterwegs war und bereits im Zug das Hotelzimmer am Ankunftsort reservieren lassen konnte. Im Jahre 1922 entstand auf Begehren der Anwohner die Haltestelle Oberhasli. Die einzige Zwischenstation, Buchs–Oberdorf, war mit einem 300 m langen Kreuzungsgleis ausgerüstet, doch begegneten sich hier höchstens fakultativ zwei Züge. Ein Verladegleis mit Stirn- und Längsrampe diente vorab dem Umlad des Quarzsandes aus dem nahen Bergwerk im Chrästel. Nach der Einstellung des Abbaus im Ersten Weltkrieg entfielen auch diese Transporte in die Glashütte von Bülach.

Die Zeiten sollen damals sehr gemütlich gewesen sein. Überliefert ist die Begebenheit, dass einige Mann des Zugpersonals die Gewohnheit hatten, ihnen bekannte Passagiere zur Bezahlung eines Trunks auf der Station Buchs anzuhalten. Hatten sie keine Bekannten oder womöglich gar keine Reisenden im Zug, so arrangierten sie einen „Trunkhalt“ auf eigene Kosten. Der Doppelliter „Buchser“ kostete damals einen Franken. Spätestens in Otelfingen verständigte der Zugführer das Lokpersonal, ob ein, zwei oder, was auch vorgekommen sein soll, gar drei Doppelliter zu bestellen seien. Die Bestellung wurde vom Lokführer bei der Einfahrt in Buchs mit der entsprechenden Anzahl Pfiffe an die Wirtschaft zum Weinberg weitergegeben. Kurz nach Anhalt des Zuges kam dann jeweils der Wirt, der korpulente Herr Schätti, mit den schweren Doppelliterflaschen angekeucht. Bis der Umtrunk erledigt war, verging natürlich einige Zeit, und mit entsprechender Verspätung erfolgte die Abfahrt. Bis

Bülach soll die mit dem Trinken verlorene Zeit aber *immer* wieder eingeholt worden sein.

Bedingt durch den Kohlemangel wurde der Betrieb von 1918 bis 1922 eingestellt. Die wenigen Reisenden hatten den Umweg über Oerlikon in Kauf zu nehmen. Die Linie gehörte zu den am schlechtest frequentierten der ganzen SBB. Pro Zug wurden 1924 durchschnittlich 6 bis 7 Reisende gezählt und nur wenige „Arbeiterabonnemente“ für diese Strecke ausgegeben. Die Rationalisierungsmassnahmen waren ausgeschöpft. Was Wunder, dass die SBB schon in den Zwanzigerjahren Anstrengungen unternahmen, die höchst unrentable Linie zu schliessen. Ab 1. November 1934 wurde Buchs zur Haltestelle degradiert. Von diesem Tag an wurden auch die Niveauübergänge nicht mehr bewacht. Die Sicherung erfolgte durch Warnkreuze und mit „gedehntem Pfeiffsignal“ und einer Reduktion der Geschwindigkeit auf 20 km/h.

Ein neues Gesetz erlaubte in den Krisenjahren die Einstellung unrentabler Bahnlinien. Ende November 1936 fasste der Bundesrat daher den Beschluss, die Schwenkelberglinie aufzuheben. Am 17. Januar 1937, abends um 17.36 Uhr, dampfte der letzte Zug von Baden nach Niederglatt und zurück nach Wettingen. Die Zeitungen vermeldeten, dass diese Einstellung beim Publikum keine Welle der Trauer erweckt hätte und dass der Grabschmuck an der Lokomotive ebenso bescheiden gewesen sei wie die seinerzeitigen Frequenzen. Am letzten Zug war eine Tafel mit den Daten „1877 NOB - 1937 SBB“ sowie ein Bäumchen angebracht. Der Bahnhofvorstand von Baden ergänzte noch mit einem Schweizer Kreuz und dem Spruch:

„Die gute alte Bülach-Bahn
hat bis heut' die Pflicht getan.
Nun fährt sie von der Bäderstadt
zum letzten Mal nach Niederglatt.“

Die verlassene Bahnlinie blieb vorerst bestehen. Während des Zweiten Weltkriegs erkannte man ihre strategische Bedeutung als Umfahrung von Zürich, zusammen mit der Seebacher-Schlaufe, die ebenfalls wieder hergerichtet wurde. Eine Bombardierung der Zürcher Bahnanlagen war für den Generalstab damals ein durchaus realistisches Szenario. Im übrigen soll der „Schipkapass“ einige Male für Kohletransporte von Polen nach Italien benutzt worden sein, doch hatten die Lokomotiven Schwierigkeiten mit der Haftung auf den verrosteten Schienen. Anwohner wollen auch Gefangenen- und Lazaretttransporte beobachtet haben. Nach dem Krieg diente die Strecke als Abstellplatz für beschädigte, ausländische Güterwagen, die durch die Schweizer Industrie repariert wurden. Die Buchser Jugend nahm die Gleise eine Weile in Beschlag und veranstaltete mit einer alten Handdraisine rasante Talfahrten durchs Mathisenhölzli. Eine legendäre letzte Fahrt fand am 19. März 1960 mit einer Hochzeitsgesellschaft statt.

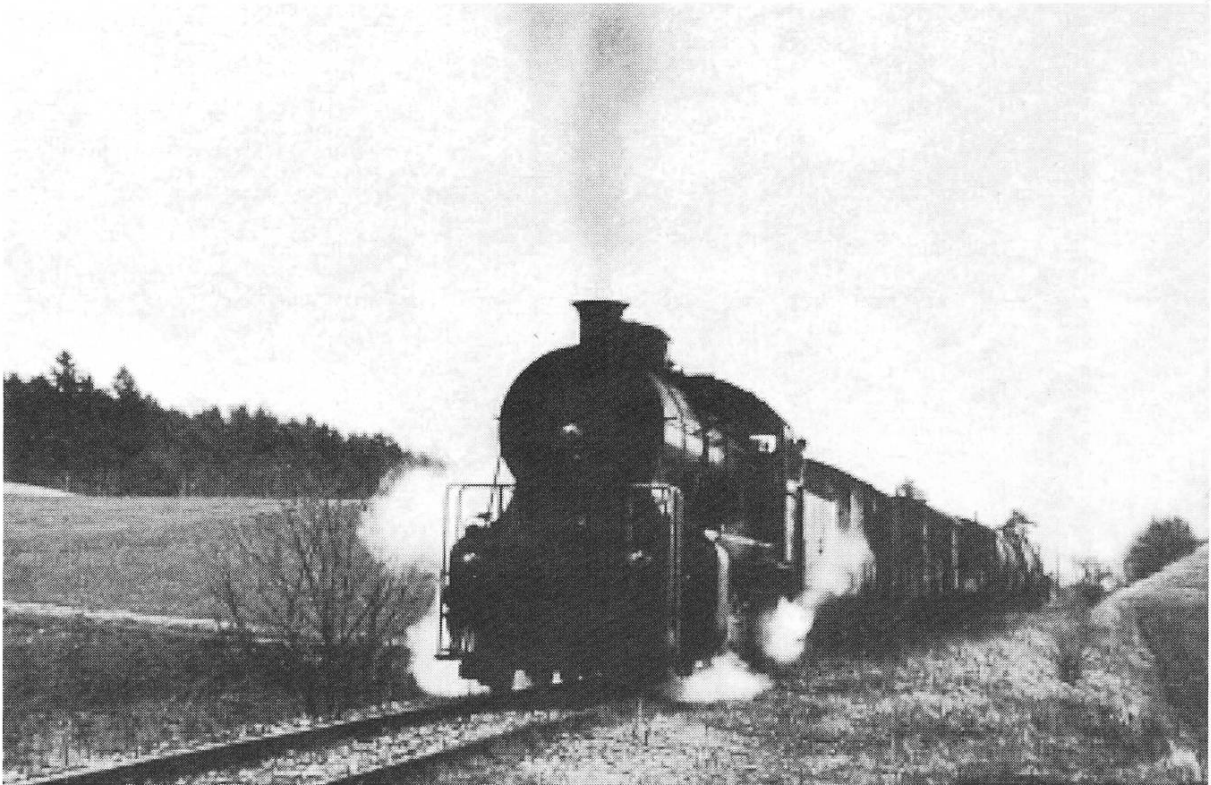


Abb. 10 Lok C 5/6 am „Schipka-Pass“, um 1935

Die aufstrebende Gemeinde Buchs verlangte Mitte der Sechzigerjahre einen Abbruch der Geleise, da die Erschliessung des Baugebiets sonst zu aufwendig werde. Damit stachen die Buchser Behörden in ein gewaltiges Wespennest. Ein Sturm der Empörung erhob sich bis tief in den Aargau. Ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, da sich die städtischen Agglomerationen entwickelten und Tangentialverbindungen grosse Bedeutung erhielten, sollte sich die Region den Einzelinteressen einer Gemeinde unterordnen. Protestversammlungen wurden organisiert und in den Leserbriefspalten entwickelte sich eine heftige Kontroverse. Fast wie in heutiger Zeit wurde dem Buchser Gemeinderat die Kompetenz abgesprochen, sich zum Totengräber der Bülach-Baden-Bahn aufschwingen zu dürfen, und das Hohelied des vernünftigen Souveräns besungen. Die Verkehrsvereinigung Zürcher Unterland VVZU (damals noch ohne Zusatz „Furttal“) nahm sich der Sache an und organisierte eine Podiumsdiskussion. Die SBB verteidigten dabei ihre Freiheit, überflüssige Infrastrukturanlagen eliminieren zu dürfen, ein auch heute wieder oft gehörtes Argument. Die Gegner hoben die Wichtigkeit einer künftigen Verbindung vom Unterland ins Limmattal hervor. Diese sollte nach Möglichkeit nicht leichtfertig verscherzt werden. Es wurde erwähnt, dass sich die künftigen Verkehrsprobleme niemals auf der Strasse lösen lassen. Doch der Präsident der VVZU brachte es auf den Punkt: Man habe heute wichtigere Aufgaben zu lösen (etwa den Doppelspurausbau bis Bülach) als Geld für die Instandhaltung einer

alten Strecke in den Dreck zu stecken, denn die Verlagerung des Verkehrs zurück auf die Schiene sei ein Wunschtraum und komme nicht ohne grosse Anstrengungen.

Die SBB liessen sich vom Protest nicht beirren. Dem Bundesrat wurde ein Antrag zur Teilaufhebung gestellt. 1968 unterbreitete dieser den Eidgenössischen Räten eine Botschaft zur endgültigen Stilllegung der Bahnlinie Niederglatt – Otelfingen. Der Ständerat genehmigte oppositionslos. Im März 1969 zog auch der Nationalrat, trotz vehementer Voten der Aargauer und Zürcher Volksvertreter, mit 69 zu 47 Stimmen nach. Damit war der Kampf endgültig entschieden. Die Buchser kauften das Bahngebiet von den SBB und entfernten die Schienen im ganzen Gemeindebann. Ein Teil des Geländes wurde überstellt und die Kunstbauten entfernt. Der grössere Teil im Landwirtschaftsgebiet ist heute Naturschutzgebiet - die Behörden wissen es nur nicht immer! Der Rest der Strecke dient als Industriegeleise und zum Abstellen überzähliger Rübenwagen. Zu Jubiläumsanlässen wird die Strecke bis zur Wehntalerstrasse noch etwa von Niederglatt aus befahren.

Die Wiederelektrifizierung der Strecke Seebach – Wettingen

Die MFO hatten den SBB 1909 den Verkauf der festen und mobilen Anlagen zu einem Preis von 366 000 Franken am Ende der Versuchsperiode angeboten. Die Bundesbahnen lehnten mit guten Gründen ab. Man wollte keine Exoten auf einer kaum befahrenen Linie; zudem war die Technik noch nicht ausgereift. Die Anlagen wurden deshalb abgebrochen und der Dampfbetrieb, wenn auch bald einmal mit stärkeren Lokomotiven, wieder eingeführt.

Die Kohleknappheit im Ersten Weltkrieg und die Abhängigkeit vom Ausland führten zu einer Forcierung des Elektrifikationsprogramms in den Zwanziger-

192/3. 192. Bülach-Baden. Otelfingen-Wettingen, s. auch Nr. 194. Normalspurbahn Dampfbetrieb

Höhe ü. M.	Tarif km.	15. V. — 3. X. 1931.		3210	572	3270	3216	578	3058	520
		Schweiz. Bundesbahnen Kr.-Dir. III in Zürich		3262 P 2,3	3266 P 2,3	P 3	P 2,3	3274 P 2,3	P 2,3	P 2,3
		Post			⊗ P		⊗ P ⊗	⊗ P		⊗ P
428	0	Bülach X 198	ab	6 52	10 56 P	13 05 K	13 17 K	18 25 P	...	...
424	6	Niederglatt 701	an	6 57	11 01	13 12 P	13 23 P	18 30 P	...	...
			ab	7 03	11 10	13 26	↓	18 32	...	...
446	8	Oberhasli (Haltestelle) 708	...	7 08	11 16	13 32	...	18 37	...	...
462	14	Buchs [Zch.] (Haltest.) 194	...	7 16	11 20	13 43	...	18 48	...	...
427	18	Otelfingen	...	7 22	11 30	13 50	...	18 51	...	...
424	21	Wärenlos	...	7 28	11 42	13 55	...	18 55	...	...
388	24	Wettingen (Lombard 186, Zürich 186a)	an	7 30	11 48	14 00	...	19 00	...	...
388	24	Wettingen	ab	7 37	11 51	14 01	...	...	c19 02	19 11 P
385	27	Baden 627	an	7 40	11 54	14 05	...	...	c19 06	19 15 P

Abb. 11 Auszug aus dem amtlichen Kursbuch 1931.

jahren. Mitten im Zweiten Weltkrieg, im Winter 1941/42, wurde Seebach–Wettingen ein zweites Mal mit dem Fahrdraht überspannt, nun aber mit Einheitsmasten und nicht mit den abenteuerlichen Holzpfosten. Die Elektrifizierung war nötig geworden, um direkte Güterzüge von Westen nach Osten unter Entlastung des Hauptbahnhofs zu führen und natürlich um generell Kohle zu sparen. Von nun an prägten für Jahrzehnte die braven Ae 3/6 (Abb. 15) mit ihren Dreiaxsern mit offener Plattform den Personenzugverkehr im Furttal. Immerhin wuchs das Angebot nach dem Krieg auf gut 10 Zugpaare pro Tag an.

Der Busbetrieb Regensdorf

Da der Bahnhof Regensdorf abseits des Dorfes lag und der SBB-Fahrplan noch keinen Takt kannte, wurde bei der Bevölkerung der Wunsch nach einer besseren Verbindung geweckt. Hinzu kam die Verlegung der Strafanstalt aus der Stadt nach Regensdorf, was ebenfalls eine Nachfragesteigerung versprach. Um die letzte Jahrhundertwende stellten die schweizerischen Automobilfabriken Martini und Orion kleine, hochrädige Busse mit Unterflurmotor her. Ein solches achtplätziges Fahrzeug beschaffte die Firma Bader in Zürich 1901 und betrieb für



Abb. 12 Orion-Bus. Linie Milchbuch-Regensdorf, 1904.
(Halt beim Hardeck, Regensdorf)

die 'Schweizerische Automobil-Gesellschaft Zürich' eine Busverbindung vom Milchbuck über die Wehntalerstrasse nach Regensdorf. Alles lief gut, bis einmal (1904) auch der Kondukteur das Steuer des Orion-Busses übernehmen wollte. Er lenkte das Fahrzeug beim Katzensee in den Strassengraben und verursachte Totalschaden. Leider war das dann auch das Aus für die Betriebsgesellschaft.

Im Jahre 1908 versuchte es der Löwenwirt von Affoltern erneut mit einem Buskurs nach Regensdorf. Er beauftragte die Firma 'Fritz Frei Autoreisen, Affoltern Zch' mit dem Transport. Stolz stehen auf einem Bild Chauffeur und Passagiere vor der Kronen-Garage. Das Schnauzenpostauto trägt die Tafel „Milchbuck – Affoltern–Regensdorf“. Der Fahrplan von 1931 verzeichnet die Firma noch mit vier täglichen Kursen auf unserer Strecke.

Am 16. September 1932 übernahmen die damals noch „Städtische Strassenbahnen Zürich“ heissende VBZ die Buslinie von 4500 m Länge von Affoltern nach Regensdorf. Sie hatte Anschluss an die städtische Linie D von Schwamendingen und Oerlikon her (heute Linie 62). Bereits am 11. Mai 1940 wurde aber der Betrieb wegen Treibstoffmangel wieder eingestellt. Erst ab 26. November 1945 verkehrten dann wieder 3 Kurspaare pro Tag. Dies schien dem Gemeindepräsidenten von Regensdorf etwas wenig, und er ersuchte die VBZ um eine dichtere Kursfolge. Da die Frequenzen jedoch sanken, war die Stadt dazu auf eigene Rechnung nicht bereit. Sie liess im Gegenteil auf Ende 1947 die Konzession auslaufen.

In dieser Situation wandte sich Gemeindepräsident Grossman an Ernst Meier in Affoltern. Der 1901 geborene Gründer des heutigen Busbetriebs führte ursprünglich ein Sportgeschäft in Albisrieden und zügelte noch vor dem Krieg nach Affoltern. Er war einer der wenigen, die einen Fahrausweis besaßen, und er half bei Gelegenheit der Familie Leu am Katzensee aus, die weitherum das einzige Taxi besass. Nach dem Tod von Vater Leu übernahm Ernst Meier den Wagen und gliederte den Betrieb seinem Geschäft an. Dank seiner Fahrpraxis war er einer der wenigen Privatunternehmer in der Gegend, die einen Busbetrieb aufziehen konnten. Er verschuldete sich darauf total, indem er von den PTT in Bern ein altes Postauto vom Typ Saurer BLD Jahrgang 1929 kaufte und die Konzession übernahm. Es wurden ab 1948 täglich sechs Kurse als Schlaufe Affoltern–Regensdorf–Höngg geführt. Das Billett für eine Einzelfahrt kostete damals 50 Rappen für eine erwachsene Person. Der Betrieb erfolgte nur Montag bis Freitag; am Samstag und Sonntag benötigte Vater Meier den Car für Gesellschaftsfahrten. Ernst Meier hätte nach den Vorstellungen des Regensdorfer Gemeinderats von den Billeteinnahmen leben sollen. Dies reichte aber bei weitem nicht. Nach längerem Hin und Her war die Gemeinde dann bereit, Steuer und Versicherung - ein Betrag von rund 1000 Franken im Jahr - zu übernehmen. Mit der Zeit stiegen auch die Frequenzen. Vor allem der Ast nach Höngg erfreute sich zunehmender Beliebtheit, da er doch direkter in die Stadt führte.

Im Betrieb war damals kein Reservefahrzeug vorhanden. Stieg der Bus einmal aus, wurden die Passagiere mit Taxis gefahren, von denen Vater Meier mittlerweile sieben Stück besass. Der Bus wendete beim Löwen in Affoltern, vor dem Hirschen in Regensdorf und am Meierhofplatz auf der Strasse. Die Verhältnisse waren dort so eng, dass der Chauffeur aufstehen und am Lenkrad mit aller Gewalt reissen musste, um die Kurve zu kriegen. Mitte der Fünfzigerjahre wurde ein neuer Saurer beschafft. Damit konnten auch die Spitzenfrequenzen an schönen Sommersonntagen zum Katzensee oder an die Auto- und Motorradrennen in Regensdorf bewältigt werden.

1957 lief die Konzession wieder einmal aus. Regensdorf forderte mehr Kurse, und als Vater Meier zögerte, übernahm die Gemeinde die Bewilligung selbst und stellte die Firma Meier als Transportbeauftragte im „Kilometergeld“ an. Die Billetteinnahmen kassierte die Gemeinde; bis 1970 war der Busbetrieb für sie sogar gewinnbringend. Die Fahrpläne wurden durch die Firma Meier erstellt und von der Buskommission begutachtet. Ab 1961 wurde aus der bisherigen Einzel-firma die Aktiengesellschaft und Familienunternehmung E. Meier AG unter Führung von Ernst Meier dem Jüngeren, dem Sohn des Gründers. Geschäftsführer ist heute der Grosssohn Markus Meier.

Ab 1962 wurde auf Wunsch der Nachbargemeinden ein Rundkurs Regensdorf–Buchs–Dällikon ohne Schlaufe über Watt eingeführt. Die Garage an der Affolternstrasse 42 wurde allmählich zu klein, so dass die Gemeinde Regensdorf ein grösseres Gebäude im Industriegebiet zur Verfügung stellen musste. Erst 1979 konnte die Firma E. Meier AG dann am heutigen Ort an der Althardstrasse ein eigenes Betriebszentrum erstellen. Das Land war seinerzeit für eine Telefonzentrale vorgesehen gewesen, wurde dann der Firma Studer zum Verkauf angeboten und erst, als diese eine noch bessere Lage beim Bahnhof wählte, der Firma Meier AG verkauft. Dafür unterstützte die Gemeinde den Busbetrieb 1965 bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge prompter und sicherte die Finanzierung an einer - allerdings heissumstrittenen - Gemeindeversammlung zu. Bis 1974 stammten die Fahrzeuge von FBW in Wetzikon, hernach und bis heute von VOLVO.

1973 trat die Gemeinde Regensdorf die Konzession an die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich ab. Die Firma E. Meier AG blieb weiterhin Transportbeauftragte. Die Linien wurden neu geordnet. Anstelle der Schlaufe fuhren die Busse die Strecke von Affoltern nach Dällikon (Nr. 49) und von Höngg nach Buchs (Nr. 85) mit Kreuzung in Regensdorf. Ab 3. Juni 1973 verkehrten die Fahrzeuge auch nach Dielsdorf und Regensberg, und vom 1. April 1974 an wurde die Leistung um 40 Prozent gesteigert. 1976 erfolgte die Verlängerung der Linie 49 nach Dänikon und Hüttikon. Seit 1990 wird der Liniennummer eine 4 für die Region Furttal vorangestellt (z. B. 485 nach Höngg [Frankental] und 491 nach Affoltern).

Wenn der heutige Senior Ernst Meier zurückdenkt, erinnert er sich an die strengen Zeiten für die wenigen Chauffeure, die bis 12 Uhr nachts im Einsatz waren,

einen weiten Heimweg hatten und morgens um sechs Uhr schon wieder am Lenk-
rad sassen. Er weiss auch von einem schweren Unfall bei Schneewetter im Grün-
wald, der zwei Tote forderte. Die Chauffeure wurden dann angewiesen bei wirk-
lich schlechtem Strassenzustand - gemeint war im Winter - einzelne Kurse aus-
fallen zu lassen. Ein Chauffeur interpretierte das dann auf seine Weise, indem er
bei strömendem Regen nicht nach Regensberg fahren wollte.

Auf einer Landstation

In der guten alten Zeit, als es überall noch etwas gemächlicher zugging, hatten die
Stationen in unserem Tal - der Name Bahnhof war bei den SBB den grösseren
Orten vorbehalten - eine beachtliche Bedeutung im Alltagsleben. Nicht nur für
die Reise in die Stadt wurde ausschliesslich der Zug benützt, auch die Güter wur-
den weitgehend mit der Bahn speditiert. Es gab zudem noch die Camionage mit
dem Pferdefuhrwerk und morgens und abends Stückgüterzüge. Die meisten Ar-
beiten wurden von Hand erledigt, so dass der Dienst auf einer Station zwar nicht
so hektisch, dafür körperlich anstrengender und zeitlich länger war als heute.
Lassen wir jemanden erzählen, der seinerzeit dabei war :

Heiri Staub kam 1952, aufgrund seiner in der ganzen Ostschweiz gesammelten
Erfahrungen, als Stationsbeamter nach Otelfingen. Damals hiess es noch früh
aufstehen. Im Sommer fuhren die „Chriesizüge“ aus dem Fricktal bereits um 4
Uhr in Richtung Ostschweiz durch. Der erste Güterzug war um halb sechs fällig.
Bald folgte auch der erste der Personenzüge, die normalerweise aus einer Ae 3/6
und drei Zweiachsern bestanden.

Auf der oberen Bahnlinie waren Schadwagen aus dem Weltkrieg abgestellt, die
nach und nach der Hauptwerkstätte in Zürich zur Instandstellung zugeführt wur-
den. Zum Rangieren diente eine dreiachsige Dampflok, ein Tigerli (E 3/3), mit
welchem die Wagen ins Abstellgleis „gepfeffert“ wurden. Einmal hatte das
Tigerli offenbar zuviel Schwung und fuhr auf die stehenden Wagen auf, eine
Dampffontäne spritzte hoch, doch hielt sich der Schaden in Grenzen. Für den
Abtransport wurden die Wagen bis ins Stationsareal rollen gelassen. Doch
besaßen insbesondere die französischen Wagen schlechte Bremsen. So kam es,
dass eine Gruppe bis nach Wettingen entlaufen und erst in der Gegensteigung
nach Baden/Oberstadt angehalten werden konnte. Nicht ganz so glimpflich
kamen die SBB 1986 davon, als Nachtbuben die Bremsen abgestellter Wagen
lösten. Sie entgleisten auf der Fangweiche und richteten grossen Schaden an.

Viel Arbeit gab das 1957 eröffnete Tanklager im Lauet, zuerst bis es gefüllt war
und nacher fast täglich mit An- und Abtransporten. Die Zisternenwagen wurden
jeweils mit dem Tigerli hochgestossen und rückwärts ins Ladegleis laufen gelas-
sen. Einmal machte die Lok das Profil nicht ganz frei, und dem rollenden Wagen
wurde das Ventil abgerissen. Es lief Öl aus, doch in kleinen Mengen, und die



Abb. 13 So streng ging es zu Heiri Staubs Zeiten nicht mehr zu und her.
Stationsvorstand Regensdorf, um 1915

Beteiligten kamen mit dem Schreck davon. Auch ein Chefmonteur der BBC hatte Glück, dass er, wie er auf dem später für das Tigerli angeschafften Stationstraktor etwas „klüfferte“ und die Fahrleitung zwar ausgeschaltet, aber nicht geerdet hatte, nicht vom Induktionsstrom getroffen wurde.

Damals verkehrten noch Eilgüterzüge für Viehtransporte von Olten nach Altstätten und weiter nach Österreich. Für das wartende Vieh standen Anbindestangen bereit. Der Zug manövrierte jeweils ans Rampengleis, dessen Unterhalt lange Zeit vernachlässigt wurde. Einmal liessen die Schienennägel nach und das Gleis wurde unter der Last zur Seite gedrückt. Doch entdeckte man den Schaden rechtzeitig, so dass der Zug wieder zurückgezogen werden konnte. Ein andermal lag Schnee bis zur Rampenkante. Als die Viehwagen ins Gleis gedrückt wurden, stiessen sie bald an der Decke an, konnten aber auch ohne Entgleisung über das zusammengepresste Weiss wieder aufs rechte Gleis gezogen werden.

Die alte Bahn kam dann und wann noch zu Ehren. Heiri Staub mag sich an eine imposante Hochzeit erinnern, die im Restaurant Bergwerk gefeiert wurde. Für die Gesellschaft mussten die Übergänge gereinigt und gar ein roter Teppich ausgelegt werden. Der Lokomotivführer wurde gebüsst, weil er die Braut zu sich auf den Führerstand geholt hatte. So streng waren damals die Bräuche.

Zu einem grossen Problem entwickelten sich mit der Zeit die Bahnhoftoiletten. Die alten Aborte wurden baufällig und sollten ersetzt werden. Die SBB entschie-



Abb. 14 Entgleiste Wagengruppe im Bahnhof Otelfingen, 7. Juli 1986

den, dass das kleine Geschäft nicht ihr Bier sei und daher die Gemeinden für ein WC aufzukommen hätten. Die für einen Ersatz errechneten Kosten brachten es auf sechsstelligen Zahlen, den Unterhalt nicht eingerechnet. Die Gemeinderäte der Standortgemeinden vermerkten, dass sicher nicht ihre Bevölkerung eine Toilette benötige (die Nachbargemeinden doppelten nach), und den paar Wanderern könne man einen Kaffee im nahegelegenen Restaurant zahlen, das käme allemal billiger. So steht halt noch heute kein neues „Hüsli“ in Buchs und in Otelfingen, und so hält sich der Fremde, der mal muss, noch immer an den Ratschlag des Clowns aus dem Kinderzirkus Otelli: „... dänn stüged si in Zug uf Bade, fanged deert ihres Gschäftli aa, stüged z' Würellos in Gegezug und mached deert bis uf Otelfinge ihres Gschäft fertig.“

Heiri Staub hat auch die neuere Zeit erlebt, mit komfortablerem Rollmaterial, mit den Güterzügen zum Rangierbahnhof Limmattal, mit der Fernsteuerung von Würenlos und leider auch mit dem beginnendem Vandalismus. Zusammen waren sie auf der Station vier Heiris: Staub, der Vorstand Schlegel, der Kollege Kofel und Posthalter Bopp. Als Staub 1984 pensioniert wurde, war es aus mit der „Heiri-Station“.

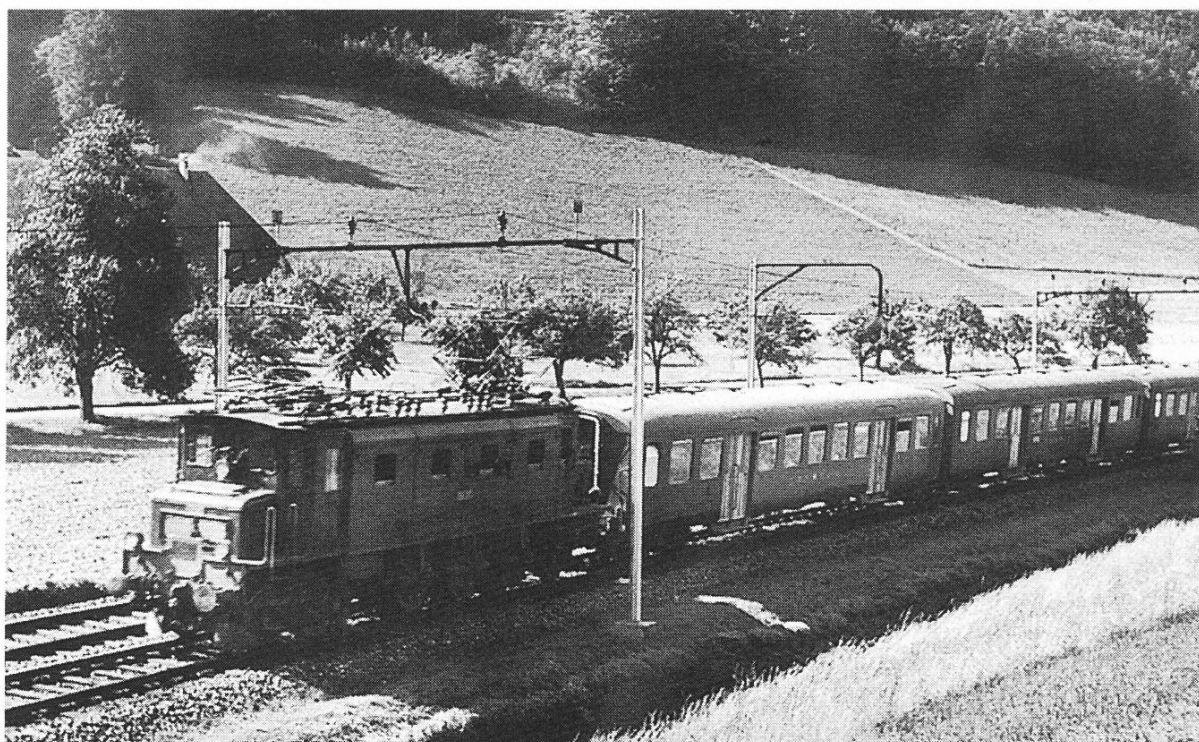


Abb. 15 Zug mit Lok Ae 3/6 und Leichtstahlwagen, 1947

Bevölkerungsentwicklung - Verkehrswachstum; die Siebzigerjahre

Im Jahre 1960 zählten die Zürcher Furttalgemeinden gesamthaft 7600 Einwohner. Trotz etlicher Neubauten waren es noch weitgehend Bauerndörfer. Doch die Stadt streckte ihre steinernen Finger immer mehr aufs Land. 1970 wohnten im Furttal schon 13000 und 1980 gegen 20000 Personen; heute sind es rund 26000, mit Würenlos 30000. Ein Grossteil der Einwohner wurde zu Pendlern, und sei es auch nur innerhalb den eigenen Gemeinden. Dies erzeugte Verkehr und liess vor allem den Ruf nach besseren Strassen laut werden. Diese waren in den Fünfzigerjahren asphaltiert worden, und die Fahrer der „Tour de Suisse“ mussten auf ihrem Weg ins Hallenstadion nicht mehr Staub schlucken, aber die Strassenbreiten hatten seit 100 Jahren keine Änderung mehr erfahren.

Das Tiefbauamt des Kantons machte sich deshalb sukzessive daran, die Verkehrsadern dem Bedürfnis der wachsenden Zahl der Benutzer anzupassen. Die südliche Achse wurde in den Jahren 1971/73 rigoros verbreitert, und es entstanden breite Schneisen in den Dorfkernen von Dällikon bis Hüttikon. 1976 wurde die „Umfahrungsstrasse“ von Buchs eingeweiht, die schon bald wieder mitten durch das Siedlungsgebiet führen sollte. 1978 entschärfte man die Adliker Verzweigung mit einer neuen Verbindung und Umfahrung. Ein Jahr darauf wurde der Ostring eröffnet. Als letzte Strassenbauten wurde 1982 die neue Dällikerstrasse in Betrieb genommen, so dass die unteren Furttaler nicht mehr um die (inzwischen abgerissene) Milchhütte in Regensdorf kurven mussten.

Mit dem starken Wachstum ging auch die Euphorie einher, dass es noch lange so weitergehe. Die Planer entwarfen eine Furttalstadt mit Zentren in Regensdorf und Otelfingen für 50000 Einwohner. Rückgrat der Erschliessung hätte eine vierspurige Expressstrasse dem Furtbach entlang sein sollen. Von dieser ausgehend hätten dann Sammel- und Erschliessungsstrassen die Quartiere autogerecht und systematisch zugänglich gemacht. Ein Modellbild aus jenen Tagen zeigt den alten Dorfkern von Otelfingen, umstellt von Hochhäusern und ausgedehnten Überführungsbauwerken und dazwischen vierspurige Strassenschneisen.

Doch es kam nicht soweit. Die Ölkrise stoppte das Wachstum, und die Planungen wurden revidiert, am Anfang allerdings nur widerwillig. Noch 1982 wollte die Planungsgruppe Furttal mit dem Richtplan wenigstens das Trasse der Furttalautobahn sichern. Erst nach einem Referendum wurden dann die hochfliegenden Pläne endgültig begraben. Heute sind die Gemeinden daran Sicherheits- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Kreiseln und Verengungen zu erstellen. So ändern die Zeiten und mit ihnen die Ansichten.

Die Gemeinden spannen zusammen - die VBRF entstehen

Mit dem stetigen Wachstum wurde auch der Ruf nach besseren Busverbindungen laut. Insbesondere die neuen Mehrfamilienhausquartiere in Adlikon, Watt und Dänikon sollten besser oder überhaupt erschlossen werden. Die VBZ waren aber nicht bereit, das Defizit allein zu tragen, und sträubten sich gegen neue Verbindungen. In Dänikon wollte eine Siedlungsgenossenschaft gar eine eigene Verbindung errichten, um ihre Wohnungen besser vermieten zu können. Da lenkten die Gemeinden ein. Unter der Bezeichnung „Verkehrsbetriebe der Region Furttal (VBRF)“ wurde ein Zweckverband gegründet mit dem Ziel, das Verkehrsangebot und den Tarif zu bestimmen sowie die Kosten aufzuteilen. Gemäss dem neuen Regionalverkehrsgesetz übernahm der Kanton jeweils die Hälfte des Defizits. So entstanden rund um die Stadt Zürich weitere regionale Unternehmen.

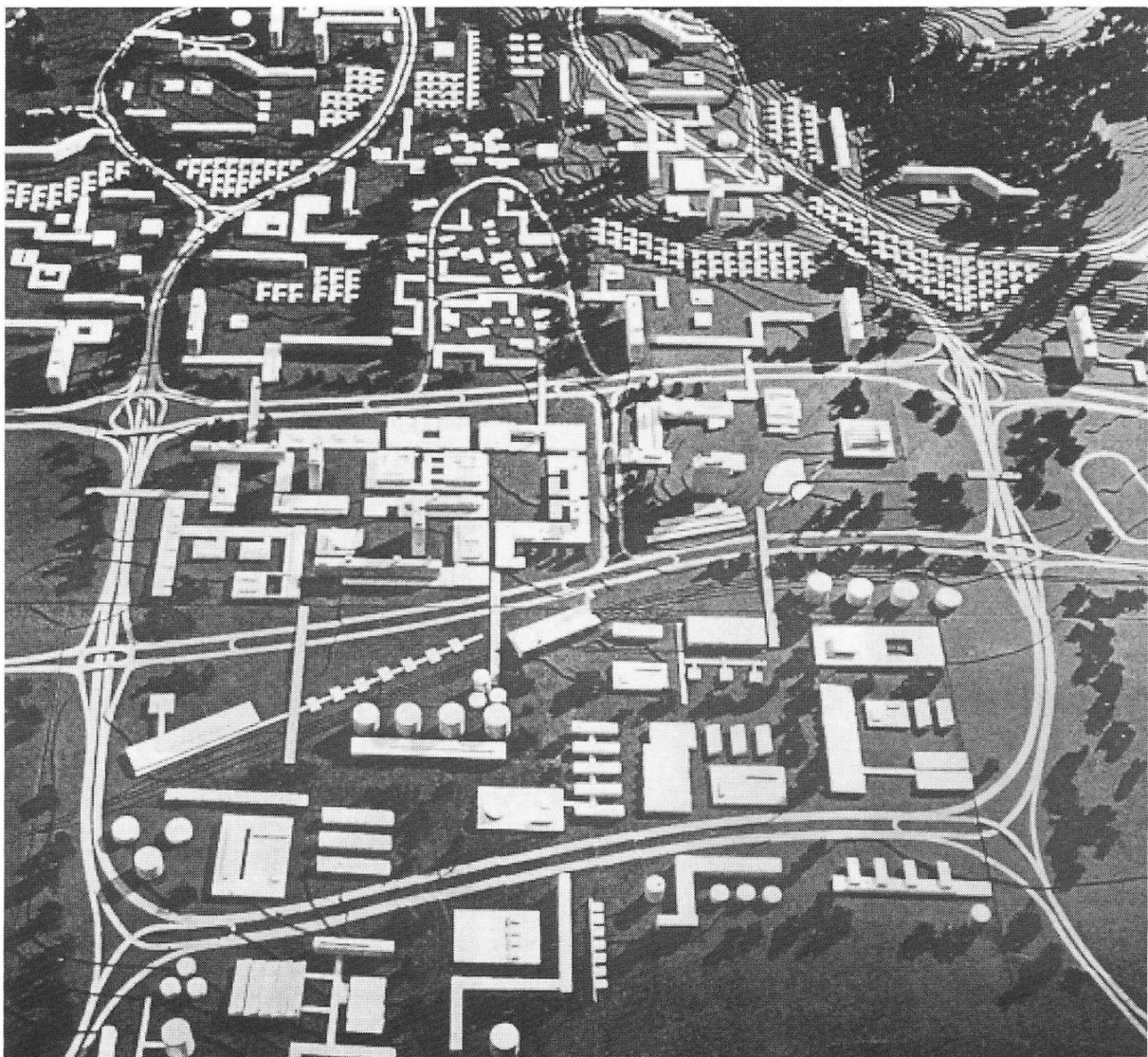


Abb. 16 Modellstadt Otelfingen. Utopie von 1974.

Die VBZ führten weiterhin den Betrieb, und die bewährte Firma E. Meier AG wurde mit dem Transport beauftragt, da die VBRF keine eigenen Fahrzeuge stellte. Die Geschicke bestimmte ein Verwaltungsrat, in welchem neben den Gemeinden (Furttal ohne Boppelsen und Otelfingen, dafür mit Dielsdorf und Regensberg) auch der Kanton und die Stadt Zürich ein gewichtiges Wort mitzureden hatten. Die neue Unternehmung beschäftigte sich vorab mit Fahrplanwünschen und Konzepten, da die Nachfrage stetig zunahm und sich die Bedürfnisse teilweise auch verlagerten. Immer grössere Leistungen wurden bewilligt, denn die Mittel flossen freizügiger als heute. Doch es zeigten sich Ende der Achtzigerjahre Grenzen. Die kleineren Gemeinden mit gutem Steueraufkommen beklagten die hohe Belastung aufgrund des seinerzeit nach Einwohnern, Steuerkraft und Zahl der Haltestellenanfarten ausgehandelten Verteilschlüssels. Und so war eigentlich niemand unglücklich, als der Kanton mit der Gründung des Verkehrsverbunds die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in die eigenen Hände nahm.

Der Rangierbahnhof Limmattal und die Konsequenzen für das Furttal

Ende der Sechzigerjahre wurde der Güter- und Rangierbahnhof Altstetten zu klein. Die SBB sahen sich nach einem neuen Gelände für einen zentralen Verschiebebahnhof um. Sie wurden im Limmattal zwischen Dietikon und Spreitenbach fündig. Die neue Anlage sollte in einer Richtung betrieben, also die Züge von West nach Ost zerlegt und neu zusammengestellt werden. Dies bedingte, dass die Gütertransporte aus der Ostschweiz Zürich umfahren mussten, um ins Limmattal zu gelangen. Was lag da näher, als auf die alte Nationalbahnidee zurückzugreifen, die damit noch zu späten Ehren kommen sollte. Die Verbindung Kloten - Seebach wurde mit einer Brücke über die Schaffhauserlinie geführt und von Würenlos nach Killwangen eine Schlaufe angelegt. So können die Züge von der richtigen Seite in die Einfahrgruppe einlaufen und das Limmattal nach der Neuformierung über die Käferberglinie wieder verlassen.

Für das Furttal änderte sich damit einiges. Vom Nachmittag bis in die späte Nacht folgen sich fast alle zehn Minuten die Güterzüge. Kreuzungen waren aufgrund der Länge der Ausweichleise nur in Regensdorf und Otelfingen möglich. Der Regionalverkehr wurde empfindlich gestört und Barrieren blieben minutenlang geschlossen. Politiker fürchteten gar eine Einstellung des Personenverkehrs und forderten den Ausbau der Doppelspur bis Wettingen und die Erstellung von Strassenunterführungen. Doch die Lage entspannte sich. Der Stückgutverkehr wurde von den SBB aufgegeben und der Einzelwagenladungsverkehr ging stark zurück. Die Unterführungen wurden zwar nie gebaut, aber dafür neue Gleise in Buchs und 1996/97 die Doppelspur von Seebach bis Regensdorf. Wer heute noch an einer Schranke steht kann sich am regen Betrieb der Wirtschaft erfreuen.

Hauptbahnhof ohne Umsteigen - neue Dimensionen mit dem Verkehrsverbund

Von den SBB wurde unsere Furtallinie lange Zeit recht stiefmütterlich behandelt. Es bestanden lediglich zwölf Verbindungen im Tag, mit Umsteigen in Oerlikon und mit letzter Abfahrtszeit in der Stadt um halb zehn Uhr. Der einzige schnelle Zug war der Jelmoli-Express, der die Angestellten des Warenhauses morgens nonstop zur Station Otelfingen - Rietholz und abends wieder zurückbrachte. Mit der Einführung des Taktfahrplans verkehrten die Züge wenigstens stündlich und immer zur gleichen Minute. Die abenteuerlichen Zugläufe erlaubten es via Koblenz und Bülach ohne Umsteigen nach Winterthur zu fahren - aber eben nicht bis in den Hauptbahnhof.

Da öffnete der Verkehrsverbund ab 1990 eine neue Dimension. Die S-6 fuhr nun durch den neuen Bahnhof Museumsstrasse direkt nach Wetzikon. In den Stosszeiten wurde die Taktfolgezeit halbiert. Die Busse wurden konsequent auf die Stationen ausgerichtet, und Boppelsen erhielt endlich den ersehnten Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Die Tarife wurden vereinheitlicht und beachtlich gesenkt. Nur für die Bahngemeinden blieb ein Wermutstropfen, musste nun doch ein Teil des SBB-Defizits mitgetragen werden.

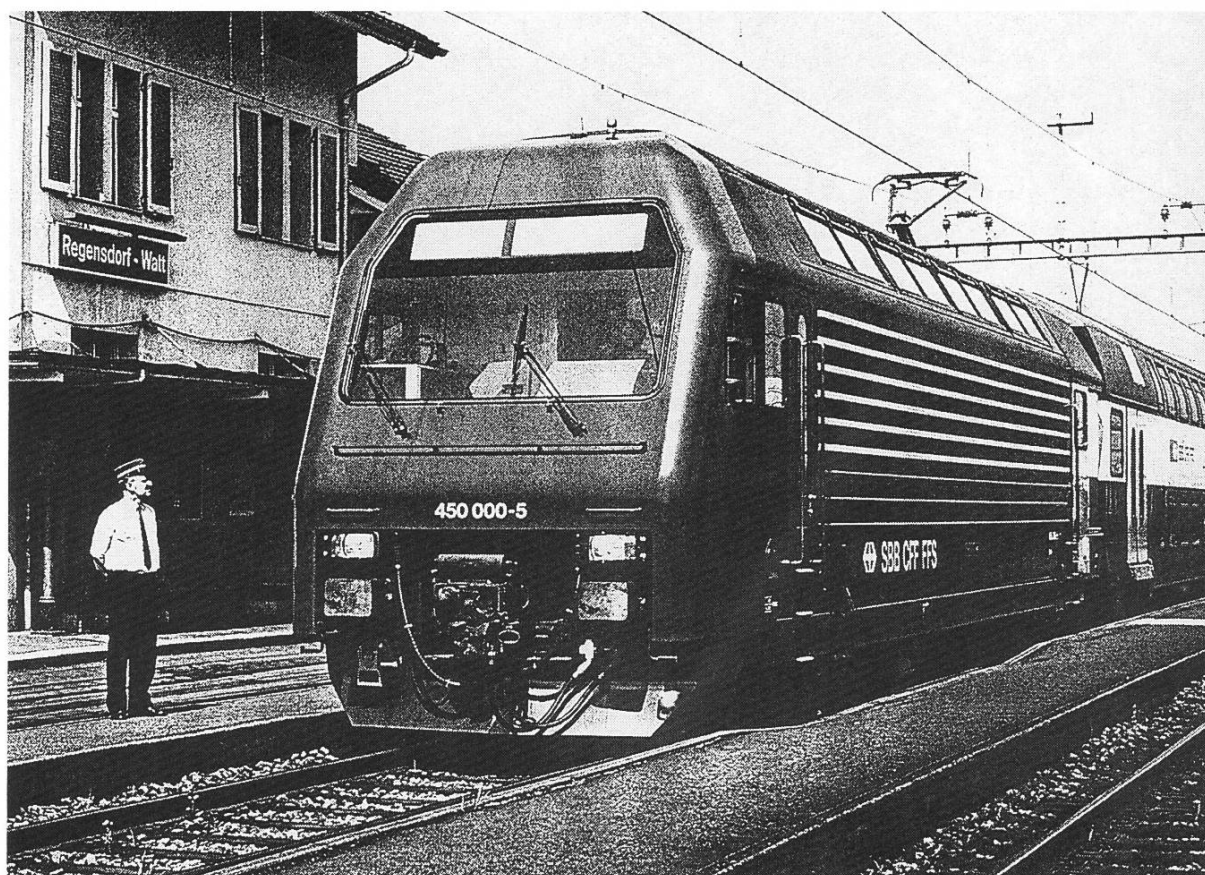


Abb. 17 S-Bahn Doppelstockzug in Regensdorf. Probefahrt 1988

Die Fahrgäste lohnten diese Anstrengungen mit einer grossen Nachfrage. Die Züge quollen zu den Hauptverkehrszeiten über und auf dem schmalen Zwischenperron von Regensdorf stiessen sich die Reisenden - ein Wunder, dass nie ein Unglück geschah. Langsamer als versprochen und erwünscht erfolgte Abhilfe. Die Kompositionen wurden mehrmals ausgetauscht bis endlich 1997 die doppelstöckigen S-Bahnzüge eingesetzt werden konnten. Ein neuer Zwischenperron mit Unterführung und Busbahnhof in Regensdorf sorgt seit 1995 für bequemeres Umsteigen. In Otelfingen und Buchs wurden dazu die Perronkanten erhöht. Und seit Juni 1997 macht die Doppelspur von Zürich HB bis Regensdorf, wenigstens von Montag bis Freitag von 6 - 20 Uhr, den Halbstundentakt möglich. Fast ist man am Ziel aller Wünsche!

Regionale Verkehrskonferenz, Nachtbus und Lückenschluss - der öV heute

Mit der Gründung des Verkehrsverbundes (ZVV) löste sich der Gemeindezweckverband auf. Die Firma E. Meier AG übernahm wieder die Konzession für die Busbetriebe im Furttal und führte den Betrieb unter der Bezeichnung VBRF selbständig weiter. Die Gemeindevertreter wirkten lediglich noch in einer Beratungsgruppe mit. Die staatlich garantierte Fahrplanmitsprache übernahm die Verkehrsvereinigung Zürcher Unterland, die dazu extra noch den Namen mit „Furttal“ ergänzte. Doch lange dauerte auch dieser Zustand nicht. 1986 wurde der ZVV in eine Holdinggesellschaft umgewandelt. Sechs marktverantwortliche Unternehmungen wurden bezeichnet, und das Furttal kam, mit einer gewissen Selbständigkeit, unter die Fittiche der Verkehrsbetriebe Glattal. Die Gemeinden wurden wieder stärker eingespannt, die Fahrplankonferenzen aufgehoben und dafür regionale Verkehrskonferenzen geschaffen, wo die kommunalen Vertreter umfassend über den öffentlichen Verkehr beraten.

Neben der immerwährenden Optimierung des Fahrplans brennen noch zwei Probleme im Furttal: der Nachtbus und das Schliessen der Verbindung zum Aargau. Für ersteres wurde eine Lösung gefunden, indem die Gemeinden das bescheidene Defizit für einen wenigstens in der Samstagsnacht verkehrenden Bus für Nachtschwärmer übernahmen. Leider fiel der Kurs dem Sparwillen der Regensdorfer zum Opfer; er fährt zur Zeit zwar wieder, doch nur dank privaten Spenden. Es ist zu hoffen, dass diese gut nachgefragte Verbindung immerhin ins nächste Jahrtausend hinüber gerettet werden kann. Kommt (Wahl-)Zeit, kommt Rat.

Der Lückenschluss ist leider weit weniger gefragt. Würenlos und Hüttikon liegen lediglich einen guten Kilometer auseinander, und eine Vernetzung mit dem Badener Bussystem liegt auf der Hand. Seit 1993 funktionierte ein Probetrieb im Stundentakt, der aber zu wenig benutzt wurde. Der ZVV versagte seine Unterstützung, auch aus Präjudizgründen, und das Bundesamt für Verkehr wollte die Konzession nicht erneuern, obwohl Dänikon und Hüttikon die Leistung selbst

berappten. Nun konnten mit Mühe und Not für weitere fünf Jahre wenigstens zwei Kurse morgens und abends gerettet werden. Womit sich zeigt, dass nicht alles, was auf der Hand liegt, auch machbar ist.



Abb. 18 Niederflurbus der VBRF beim neuen Busbahnhof Regensdorf, 1997

Der öffentliche Verkehr funktioniert, abgesehen von kleineren Verspätungen und einzelnen Pannen, heute recht gut. Eine Befriedigung aller Wünsche ist bei der derzeitig angespannten Finanzlage kaum möglich. Und damit kann vielen Leuten der Massanzug, den sie sich wünschen (zu jeder Zeit an jeden Ort zu fahren) nicht geliefert werden, und die Uniform ist den meisten doch zu unbequem, wenn das Auto benutzt werden kann und darf, wie es beliebt.

Was bringt uns die Zukunft?

Wenn man sieht, wie schwer es ist Projekte umzusetzen, die wie Bahn 2000 und Alptransit sogar in einer Volksabstimmung bewilligt wurden, dann erkennt man, dass für die Zukunft keine grossen Würfe mehr drin liegen. Weder Swissmetro noch Einschienenmagnetbahn (Trans-rapid) noch irgendwelche smarten Klein-kabinen werden sich in nächster Zeit durchsetzen. Wenn es hoch kommt, werden die bestehenden Anlagen ausgebaut (darunter vielleicht die Doppelspur bis Würenlos) und ermöglichen leistungsfähigere Überwachungssysteme grössere

Kapazitäten. Vielleicht kommt auch das Kleinmobil, das an jeder Station des öffentlichen Verkehrs ausgetauscht werden kann, so wie wir heute ein Velo mieten, oder doch wenigstens die automatische Autobahn, wo man das Fahrzeug nicht mehr selbst zu lenken braucht und in kürzesten Abständen hintereinander her flitzen kann. Aber vielleicht wird auch die Mobilität beschränkt, weil die damit verbundenen Massenprobleme nicht mehr lösbar sind.

Der Professor für den öffentlichen Verkehr an der ETH Zürich, Professor Heinrich Brändli, meint dazu: „Das Ziel muss eine ausreichende Mobilität für alle sein, unter dauernder Erhaltung unseres Lebensraums und mit den Attributen notwendig, sinnvoll und nachhaltig verknüpft.“ Und da sind wir doch mit unserem heutigen *öffentlichen Verkehr* schon nahe dran, wir müssen ihn nur nützen!

Abbildungsnachweis (nach Abbildungsnummern)

Titelbild, 18	VBRF Meier E. AG, Regensdorf
1	Schweizerisches Landesmuseum, Zürich
2, 3	Lucas Wüthrich, Regensdorf
4	Verlag Schul- und Büromaterialverwaltung, Zürich
5, 10, 15	SBB Archiv, Bern
6	Verlag NZZ, Zürich
7, 13	Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
8, 12	Regan-Zunftblatt, Regensdorf
9, 19	Gemeindemuseum Regensdorf
11	Amtliches Kursbuch 1931 (beim Autor)
14	Tagespresse
16	Amt für Raumplanung, Zürich
17	ABB, Baden

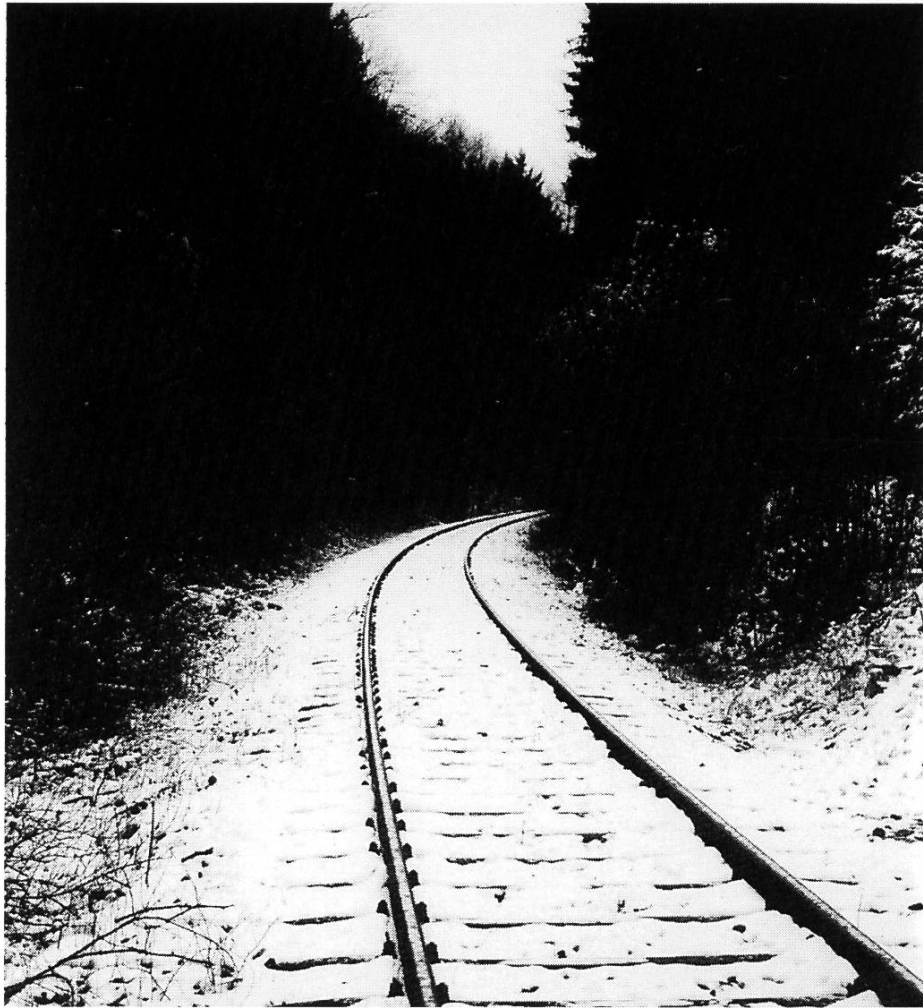


Abb. 19 Überbleibsel der Schwenkelberglinie, 1985