

**Zeitschrift:** Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal  
**Band:** 33 (2004)

**Artikel:** Das Furttal mit direktem Eisenbahnanschluss an die weite Welt  
**Autor:** Siegenthaler, Rainer  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1036682>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

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

## **Das Furttal mit direktem Eisenbahnanschluss an die weite Welt**

Der Plan einer transhelvetischen Eisenbahn durch das Furttal bewegte zwischen 1871 und 1873 die Gemüter.

### **Vorgeschichte**

1854–1865 wurde das erste Bahnnetz der Schweiz gebaut, und die privaten Betreibergesellschaften erwiesen sich als gewinnbringend. Ab 1870 begann eine lebhafte Planung neuer Linien, und ein harter Wettbewerb um die besten Linienführungen setzte ein. Man glaubte an das neue Transportmittel «Eisenbahn», denn Alternativen wie Auto oder Flugzeug standen damals noch nicht zur Verfügung. Zudem wollte jede Gemeinde an einer Linie angeschlossen sein, um den wirtschaftlichen Fortschritt nicht zu verpassen.

Im Kanton Zürich war gleichzeitig ein politischer Umsturz erfolgt, nachdem Demokraten aus Winterthur 1869 eine Verfassungsänderung durchgesetzt und anschliessend die Regierung von den Freisinnigen übernommen hatten. Ihr Ziel war es, die wirtschaftliche und verkehrsmässige Vorrangstellung Zürichs und der NOB Nordostbahn in Frage zu stellen. Diesem Zweck sollte die Schaffung eines auf Winterthur zentrierten Eisenbahnnetzes dienen. Der Stadtrat von Winterthur reichte deshalb am 24.8.1870, namens einer noch zu gründenden Gesellschaft, ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Winterthur über Rorbas und Glattfelden nach Weiach ein. Der Zürcher Kantonsrat erteilte am 25.10.1870 die Konzession, diejenige für den aargauischen Streckenteil Weiach-Waldshut folgte alsbald. Aufgrund ihres Prioritätsrechtes beschloss aber die NOB diese Linie selbst zu bauen, und die Konzession wurde ihr am 30.6.1871 übertragen. Dieses Prioritätsrecht war in der Konzession Zürich – Gundetswil – (Romanshorn) enthalten, was der NOB das Vorrecht gab jede von dieser Linie abzweigende Bahn in eigener Regie zu errichten.

### **Winterthurer Eisenbahnprogramm von 1871 und das Furttal**

Winterthur liess sich nicht entmutigen. In einem Programm waren Linien von der Eulachstadt nach Kreuzlingen und Singen vorgesehen. Eine Bahn Winterthur – Bülach – Baden – Lenzburg – Aarau sollte durch die Schweizerische Thalbahn über Olten – Solothurn – Lyss – Yverdon und durchs Broyetal nach Vevey fortgesetzt werden, um eine die ganze Schweiz querende Transitbahn zu erhalten. Ab Bülach stellte ein Zweig durchs Surbtal nach Leuggern – Laufenburg – Stein den Anschluss nach Basel sicher. Die Tösstalbahn war als Verbindung zur Ostalpenbahn gedacht.

Am 27.1.1872 ersuchte die Tösstalbahn die Zürcher Regierung um eine Konzession Winterthur – Bülach – Otelfingen mit Abzweigung nach Niederweningen. Gesuche für die Fortsetzungen Otelfingen – Baden – Lenzburg – Aarau und Niederweningen – Döttingen – Stein/Säckingen wurden an den Kanton Aargau gestellt.

Die Strecke Winterthur – Aarau sollte zuerst der Schaffhauserlinie bis Wülflingen folgen, um dann auf einem neu zu bauenden Trasse zwischen Pfungen und Neftenbach nach Dättlikon zu führen. In der Fortsetzung wollte man die Tösschlucht queren, nördlich von Embrach in einem ca 1,2 km langen Tunnel den Dettenberg durchstossen, südlich an Bülach vorbei in Oberglatt die bestehende BR Bülach – Regensbergbahn kreuzen, über Nassenwil auf die «Hand» gelangen und via Buchs – Otelfingen über Baden-Oberstadt – Mellingen – Lenzburg Aarau erreichen.

### **Zürcher Konzession**

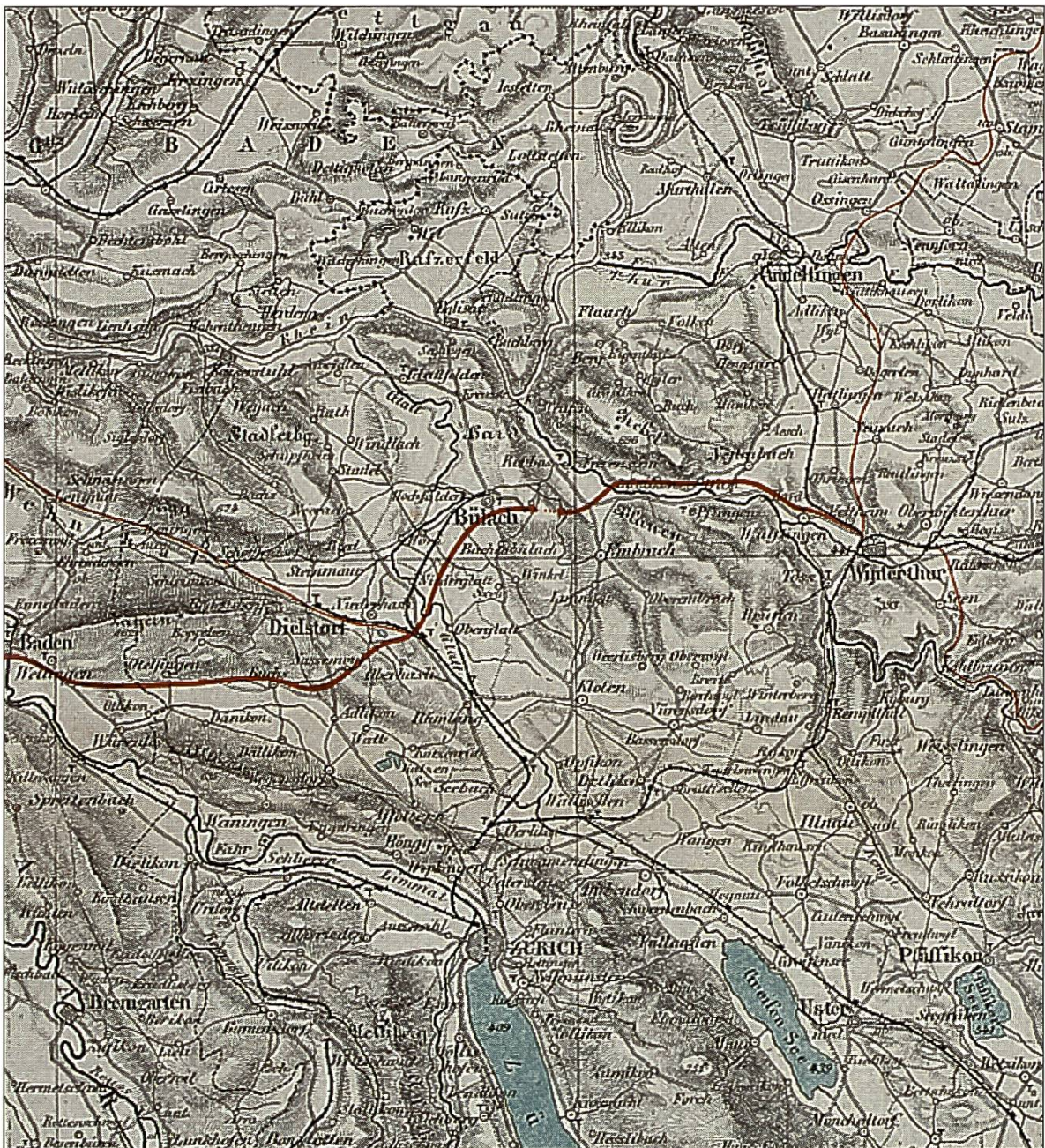
Die zürcherische Konzession wurde am 1.2.1872, also bereits nach 5 Tagen erteilt. Sie überliess es der Tösstalbahn-Gesellschaft, ob sie die Linie ein- oder zweispurig erstellen wolle. Täglich müssten mindestens drei Mal in jede Richtung Personen befördert und an jeder Station gehalten werden, wobei die Geschwindigkeit wenigstens fünf Wegstunden pro Stunde oder 24 Stundenkilometer zu betragen habe. Alle Züge, Schnellzüge eingeschlossen, hätten alle drei Klassen zu führen. Weiter hätten alle Wagen zum Sitzen eingerichtet, mit Fenstern versehen (!), stets gehörig beleuchtet und im Winter geheizt zu sein. Zudem sei jeder Zug mit einem Abortlokal auszustatten. Sollte eine andere Gesellschaft ihr Prioritätsrecht geltend machen, so sei diese verpflichtet innerhalb von sechs Wochen nach der Genehmigung der Konzession durch die Bundesversammlung eine Kautionsklausel von mindestens Fr. 10'000 pro Kilometer zu hinterlegen. Der Bund stimmte am 4.3.1872 in allen Punkten zu.

Mit der Kautionsklausel wollte die demokratische Zürcher Regierung der NOB listigerweise den Appetit auf die Ausübung ihres Prioritätsrechtes mit der Begründung vergällen, Schnellzüge sollen auf der neuen Bahn allen Bürgern zugänglich sein. Die NOB setzten aber damals Schnellzüge mit 1. und 2. Klasse ein, womit die Benützung lediglich dem zahlungskräftigeren Publikum vorbehalten war.

Die Linienführung auf der Karte, die der Konzession zugrunde lag, war sehr summarisch geplant, und massive Kostenüberschreitungen waren zu erwarten.



Der eingezeichnete Dettenbergtunnel zum Beispiel war mit einer Länge von 1200 Metern um 600 Meter zu kurz, gemessen am später gebauten, der auf der direkstmöglichen Linie im Gelände lag. Wie die Bahn die Steigung von Mettmenhasli nach Nassenwil und über die «Hand» nach Buchs bewältigt hätte, blieb offen. Dass nun zwei parallele Linien das untere Tösstal bedienten, war den Konzessionsbehörden gleichgültig. Beide förderten den Fernverkehr, die NOB über Töss – Pfungen – Rorbas nach Basel und die Tösstalbahn über Neftenbach – Dättlikon – Bülach und dem Furttal nach der Westschweiz. Weil



Streckenführung gemäss Konzessionsgesuch von 1872



die Bülacher versuchten, auch die Waldshuterbahn durch den Dettenberg nach Bülach zu bringen, schlugen sie vor, die beiden Linien könnten die Strecke gemeinsam benützen und erst ab Bülach ihre eigenen Wege einschlagen.

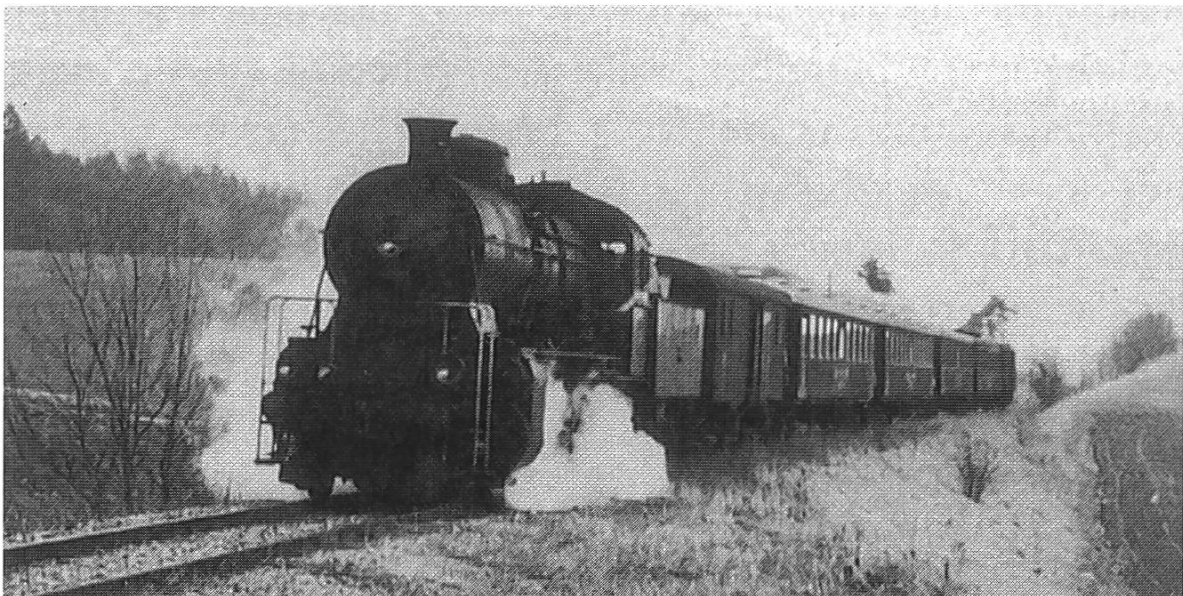
### **Aargauer Konzession**

Im Aargau verlief die Konzessionserteilung sehr zögerlich. Die Regierung versuchte nämlich in Konferenzen mit den sich bewerbenden Unternehmungen Beteiligungen an hängigen Bahnprojekten auszuhandeln. Sie vertrat damit die Interessen ihrer noch nicht erschlossenen Regionen. Es handelte sich dabei um die Bözberg-, Reusstal-, Seetal- und Wynentalbahn sowie um die Aargauische Süd- und die Suhren-Wiggertalbahn. Die Tösstalbahn und das Komitee Winterthur – Singen – Kreuzlingen lehnten jede Beteiligung ab und wären höchstens bereit gewesen die Thalbahn von Aarau bis Waldshut zu verwirklichen. In langdauernden Verhandlungen, die sich bis in den Herbst 1872 hinzogen, verpflichtete sich die SCB Schweizerische Centralbahn Bremgarten mit Wohlen zu verbinden. Gemeinsam mit der NOB sollte zudem die Aargauische Südbahn und die Linie über den Bözberg gebaut werden.

Inzwischen hatte die NOB im August 1872 ebenfalls eine Konzession Otelfingen – Baden beantragt. Die Linie führte über Würenlos und stellte den aargauischen Teil des NOB-Projektes Niederglatt – Baden dar. Die Tösstalbahn wollte dagegen die Strecke ab Otelfingen nördlich des Gmeumeriwaldes direkt nach Baden legen. Als Begründung für eine eigene Linie führte die NOB ihr Prioritätsrecht aus der Konzession Zürich – Baden an und vermutete, dass die Tösstalbahn ihre Pläne für die Strecke Bülach – Otelfingen – Baden durch eine neue Streckenführung via Kloten – Regensdorf aufgeben wolle. Der Aargauer Regierung missfielen die zwei Linien im unteren Furttal, und sie liess den Sinn in Gutachten klären. Am 30.11.1872 wurden endlich die Konzessionen unter der Forderung einer Kautions von Fr. 100'000 erteilt. Bei einem Nichtaufbringen dieses Betrages sollten sie erlöschen. Die übrigen Bedingungen zur Ausrüstung der Strecke und Züge entsprachen den zürcherischen. Es wurde jedoch nur eine zwei Mal tägliche Personenbeförderung verlangt, und Schnellzüge durften im Aargau ohne Drittklasswagen verkehren. Die NOB erhielt die Strecke Otelfingen – Baden, weil sie Würenlos bediente, während die Tösstalbahn sich mit dem Teilstück Baden – Lenzburg – Aarau begnügen musste. Damit fehlte den Winterthurer Initianten ein Stück der geplanten schweizerischen Transitbahn! Es war auch höchste Zeit für die Entscheide, wurde doch mit dem neuen Eisenbahngesetz vom 23.12.1872 der Bund Konzessionsbehörde, und nicht mehr die Kantone.

## **Eidgenössische Konzession**

Die betroffenen Winterthurer Konzessionsbewerber, später die Winterthur-Zofinger Eisenbahngesellschaft, ersuchten den Bund trotz des um fast einen Monat abgelaufenen Termins am 28.2.1873 um Fristerstreckung, weil die Konzessionserteilung durch die Aargauer Regierung sehr spät erfolgt sei. Bei dieser Gelegenheit teilten sie auch die geänderte Streckenführung über Basersdorf – Kloten – Regensdorf und den Verzicht auf die Zweigstrecke Bülach – Niederweningen – Stein mit. Die neuen Pläne wurden damit begründet, dass die NOB mit den Vorbereitungen für die eigene Strecke Niederglatt – Furttal – Baden schon weit fortgeschritten und an der neuen Linienführung mehr beitragswillige Gemeinden gelegen seien. Die spätere Nationalbahn sollte als «Volksbahn» von der öffentlichen Hand finanziert werden, und man rechnete deshalb mit erheblichen Gemeindebeiträgen. Längs der Strecke über Bülach bestand mit der BR Bülach – Regensbergbahn schon eine Eisenbahn, oder die Gemeinden hatten sich bereits der Rheintalbahn Winterthur – Waldshut verpflichtet. Für Buchs, Otelfingen und Würenlos änderte sich nichts, sie blieben der Nationalbahn treu (und mussten dies bereits ab 1878 durch deren Konkurs und spätere Zwangsversteigerung ausserordentlich teuer bezahlen). Die NOB konnte sich später dagegen rühmen, sie habe Niederglatt – Baden «ohne Mitwirkung von Gemeinden» gebaut. Am 23.10.1873 erhielt die NOB die Bundeskonzession für Niederglatt – Baden und zwei Tage darauf die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Zofingen die ihrige neu über Kloten – Regensdorf. Für Otelfingen – Wettingen war nun eine gemeinsame Doppelspur vorgesehen.



**Dampfzug um 1930 auf der NOB-Strecke zwischen Buchs und Otelfingen**

## **Ausgeträumt**

Der Traum einer transhelvetischen Eisenbahn durch das Furttal (und dadurch mit direkten Anschlüssen an die grossen Schweizer Städte und indirekt sogar ins Ausland) hatte sich verflüchtigt. Keine Schnellzüge mit allen drei Klassen sollten hier die Ost- und Westschweiz verbinden. Die NOB-Linie Niederglatt – Baden wurde zur «theilweisen Entlastung des Zürcher Hauptbahnhofs vom Güterverkehr» zwar gebaut und am 1.10.1877 eingeweiht. Sie war jedoch zu einem Nebenschauplatz der grossen Eisenbahnpolitik verkommen. Bis zum ersten Weltkrieg verkehrten lange Güterzüge, ab 1922 serbelte sie mit bescheidenstem Lokalverkehr dahin und wurde 1937 durch die spätere Betreiberin SBB stillgelegt. Die Winterthur-Zofinger Eisenbahn blieb als unvollendetes Werk ein Torso und kam ebenfalls nicht über den Status einer Lokalbahn hinaus. Erst durch die Gründung der SBB Schweizerische Bundesbahn 1898 und die Uebernahme der meisten Privatbahngesellschaften entstand eine einheitliche Eisenbahnpolitik in der Schweiz. Dem Furttal fehlte aber noch lange Zeit ein direkter Anschluss nach Zürich.

Rainer Siegenthaler, Bülach

### *Quellenangaben*

- Neujahrsblatt der Lesegesellschaft Bülach, Der direkte Weg von Paris nach Konstantinopel führt durch den Dettenberg, Nr. 26/1976
- Siegenthaler Rainer, Die «Schipkapass»-Bahn Bülach-Baden, Schweizer Eisenbahn-Revue, 8–9/2002 und 10/2002
- Alfred Escher-Ausstellung am Hauptsitz der Schweiz. Kreditanstalt Zürich, Katalog 1994
- Sommer-Fahrplan 1879 der Nordost-Bahn, Vereinigte Schweizer-Bahnen, Nationalbahn und Centralbahn, Buchdruckerei R.F. Haller-Goldschach, Bern
- Akten und Pläne Staatsarchiv des Kantons Zürich
- Akten und Pläne Staatsarchiv des Kantons Aargau