

Die letzte Fahrt

Autor(en): **Staub, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **13 (1937)**

Heft 3

PDF erstellt am: **02.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-751573>

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.



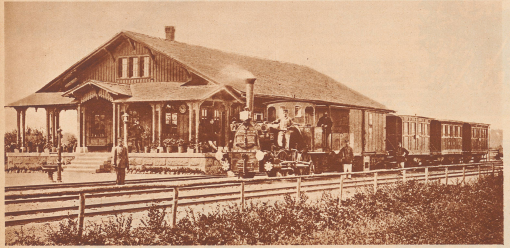
Zugführer S. Sch. Windisch. Als der Reporter um 11 Uhr von Niederglatt nach Oetflingen fuhr, war er das einzige Fahrzeug im Zuge, und mit dem Rückweg von der Mittagszeit ein einziger Reisender im Wagen, der sein Leben noch nie hier durchgefahren war.



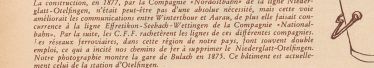
Erster Abonnent: (links) selbst als Gefährte in Balach. Er fährt jeden Tag nach Baden. «Nachher wird mich das Abonnement über Oetflingen mehr kosten, als ich im Zahlungsmittel. Die Familie würde mich gerne nach Balach ziehen, besonders da meine Frau in Baden auch noch etwas verdient.»

Le chef de train Sch. Quand nous repartir l'indiquera à 11 heures à Niederglatt pour Oetflingen. Il était le seul voyageur. A midi, laissant le voyage de retour, il n'était qu'un compagnon.

Premier abonné: L. (à gauche), se rend chaque jour de Baden à Balach où il travaille comme journalier. Les dépenses de la ligne directe ne valent pas à prendre un abonnement par la voie Oetflingen-Balach. Ceci plus d'une semaine de plus que me représentera cette dépense mensuelle. D'ailleurs moi pour moi aussi maintenant solution, car ma femme a obtenu à Baden la possibilité d'acquiescer des ressources de son travail.



Beim Bau der Linie Niederglatt-Oetflingen durch die Nordbahn im Jahre 1877 handelte es sich nicht um einen Gebot verkehrsmässig zu erfüllen, sondern die Verkehrswege Aarau abzuschneiden und die Linie Oetflingen-Seebach-Wettingen der Nordbahn zu konkurrieren.



La construction, en 1877, par la Compagnie «Nordbahn» de la ligne Niederglatt-Oetflingen, n'était possible que dans un but secondaire, mais cette voie permettait la communication entre Winterthur et Aarau, de plus elle faisait concurrence à la ligne Oetflingen-Seebach-Wettingen de la Compagnie «Nationalbahn».

Die letzte Fahrt

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

BILDBERICHT VON HANS STAU

Am 17. Januar 1937 fährt zum letztenmal ein Zuglein über die Bahnstrecke Oetflingen-Niederglatt. An diesem Tag wird dieses Teilstück der Linie Baden-Wettingen-Balach-Schaffhausen außer Betrieb gesetzt, als eine der gegenpartigen Maßnahmen zur Rationalisierung der SBB. Man will sich die jährlichen Ausgaben von 80'000 Franken, die der Betrieb der Strecke erfordert, ersparen, in der Meinung, daß der Nutzen, den das Bahnlinsen dem Volk bringet, nicht so viel wert sei. Die Anlage der Strecke Westingen-Oetflingen-Niederglatt im Jahre 1877 durch die Nordbahn war keine wirtschaftliche Tat. Sie sollte die Stadt Zürich umfahrende Linie Seebach-Wettingen der Nationalbahn konkurrieren. Wenige Monate nach ihrer Eröffnung liquidierte die Nationalbahn und die Nordbahn auf der Konkurrenzstrecke Oetflingen-Seebach-Effrikon selber übernommen. Das Gebot, das die Linie Oetflingen-Niederglatt verkehrstechnisch erschließt, ist nicht groß. Baden und Oberhasli sind die einzigen Haltestellen an der 19 km langen Strecke. Dabei betritt das kleine Baden noch eine Bahnstation an der Seebach-Wettingerlinie und Oberhasli ist nur etwa 10 Minuten von der Station Oberalt an der Linie Balach-Zürich entfernt. Nachdem die SBB allen Güterverkehr von Schaffhausen nach Aarau über Oetflingen abtrennten und über Zürich leiteten, verlor die direkte Verbindung Schaffhausen-Aarau natürlich noch mehr an Geltung.

Schon seit 58 Jahren fährt das Zuglein, eine kleine Lokomotive mit einem Personen- und einem Güterwagen, durch die friedliche Landschaft. Sehr oft wird außer dem Lokomotivführer, dem Heizer und dem Konduktor keine Fahrgäste darin zu sehen. Aber manchmal hundert und hundert eine Schülerlinie um die Ränke, und die Oberhasli freuten sich, daß im Bülhorn etwas zu transportieren hatte. Im Zürcher Hauptbahnhof waren sie auch schon froh über diese Seitenlinie, ein kühnlich zum Beispiel, als das neue imposante Seelwerk nicht recht funktionieren wollte. Und wenn die Boten zu die Zeiten vor dem Krieg denken, wo der gesamte Transport aus der Ostschweiz nach der Westschweiz hier durchging, an die Interzonensüge, die im Krieg nicht abbrechen, an die Transportzüge nach dem Jura... Niemand würde diese Zeiten zurück. Aber die Schienen sind nun einmal da, sie müssen naheliegendermaßen erhalten werden. Kleine man sie nicht rationaler benutzen, so B. mit Leichterwagen bedauern Solche und ähnliche Gedanken gehen den Anwohnern und Benutzern der Strecke bald jenseit durch den Kopf. Unser Reporter hat einige von ihnen aufgesucht. Ihre Äußerungen mögen die Stimmung wiedergeben, die der Beschluß der SBB-Leitung in der stillgelegten Gegend hinterließ.

Finalmal im Tag fährt das Zuglein mit einem Personen- und einem Gepäckwagen von Oetflingen nach Niederglatt und umgekehrt im Tag in ungedeckter Richtung. Bald werden man die Schienen als alte Eisen ihren Glanz verlieren und keine Radfahrerin wird hell und leuchtend über den grünen Wiesen verfahren...

Mort d'un tortillard

Une des premières mesures de la réforme des C. F. F. sera de supprimer le 17 janvier, le tronçon ferroviaire Oetflingen-Niederglatt sur la ligne Baden-Wettingen-Balach-Schaffhausen. Les 80'000 francs qui couvraient son entretien ne semblent pas en effet, correspondre à l'utilité de son exploitation. Ce tronçon de 19 kilomètres entre deux stations, Baden et Oberhasli, où Baden possède son autre gare sur la ligne Seebach-Wettingen et Oberhasli ne se trouve qu'à dix minutes d'Oetflingen sur le trajet Balach-Zürich. Tandis de passagers, le petit train qui depuis 58 ans assure le service, va donc disparaître. Il en sera cependant que ce tronçon fait partie de la gare, d'une certaine utilité pour le passage des trains de marchandises des interzones et pour le transport de nos troupes vers le Jura. Si personne ne souhaite le retour de ce tronçon, on en doit obligatoirement de les préserver. Nous avons pu interviewer quelques personnes sur ce tronçon. Voici ce qu'elles ont dit à propos de son utilisation. Notre collaborateur a consulté les principaux intéressés pour vous exposer à leurs points de vue.



Zweiter Abonnent: M. F. Spengler in Baden, fährt jeden Tag nach Balach. Wenn die Bahn nicht mehr geht, muß er am Morgen eine Stunde früher aufstehen. 5 Uhr 45 fährt der Zug nach Oetflingen. Abends käme er erst 11 Uhr 45 erst um 22 Uhr 26 in Baden an. Es wäre bei der Bahnreform 30 Jahre lang die Strecke Oetflingen-Niederglatt konzentriert. Nicht nur ein geschäftliches Grinsen bedauert F. die Aufhebung der Linie. «Es ist doch einfach schön, wenn so ein Bülhorn durch die Landschaft fährt, sagt der Spengler. Frau F. meint, die Frauen hinter die Bahn sind nicht glücklich, wenn die SBB ihnen für den Kinderwagen dieben Vergünstigungen gewährt hätten, wie den Sportern für ihre Skier und Hahnenbocke.

Deuxième abonné: M. F. Spengler, fait chaque jour le voyage d'aller et retour de Baden à Balach. Quand la ligne sera supprimée, il faudra que je me lève chaque matin une heure plus tôt et que je ne sois rentré qu'une heure plus tard. Le petit train qui, durant trente ans, fait partie de notre paysage, traversera la campagne de ce tronçon dans des conditions de confort et de sécurité. Les femmes derrière la gare ne sont pas heureuses, car les SBB leur offrent des facilités de transport pour leurs skis et leurs canards.

