



## «Wann die Eröffnung indeß stattfindet, ist Gott bekannt»

### 125 Jahre Eisenbahnlinie Winterthur–Koblenz

Aus der bereits 1857 geplanten Bahn durchs untere Glatttal und dem Rhein entlang nach Waldshut wurde leider nichts. Die finanziellen Hürden erwiesen sich als allzu hoch (s. MGW Juni 2001). Damit war das Projekt aber nicht beerdigt. Es lebte in anderer Form wieder auf:

Im «*Bülach–Dielsdorfer Volksfreund*» (heute *Neues Bülacher Tagblatt*), vom Mittwoch, den 9. Februar 1876 konnte man unter der Rubrik Schweiz folgende kleine Notiz lesen: «*Die Nordostbahngesellschaft setzt Anfangs Juli d. J. folgende neue Bahnlinien in Betrieb: 1) Winterthur–Koblenz, 2) Effretikon–Hinweil, 3) Wädensweil–Einsiedeln.*» Freude herrscht!

Leider wieder etwas zu früh. Eine offene Informationspolitik scheint die Nordostbahn (NOB) nicht gerade gepflegt zu haben. Sonst hätte der Redaktor der «*Bülach–Dielsdorfer Wochen-Zeitung*» (des heutigen *Zürcher Unterländer*) Ende Juli kaum folgenden Seufzer getan: «*Doch endlich Dulder, findest Du in der NZZ vom 24. Juli 1876 folgendes offiziell mitgetheilt: Collaudation am 26. Juli.*» Mit dem Begriff «*Collaudation*» wurde eine offizielle Testfahrt zusammen mit Beamten des Eidgenössischen Eisenbahndepartements bezeichnet.

Am 29. Juli, drei Tage vor der Betriebseröffnung, schrieb die «*Wochen-Zeitung*»: «*Die amtliche Collaudation hat am letzten Mittwoch stattgefunden und ergeben, dass die Linie in der Tat betriebsfähig ist. Wann die Eröffnung indeß stattfindet, ist Gott bekannt, das geht ja keinen Bauer etwas an.*» Ein deutlicher Seitenhieb gegen die ungeliebte «Herrenbahn» NOB.

Gefunden habe ich diese Zitate in der Ausgabe 1977 des Neujahrsblattes der Lesegesellschaft Bülach. Schon mit dem Titel der kleinen Broschüre «*Der direkte Weg von Paris nach Konstantinopel führt durch den Dettenberg*» wird angedeutet, mit welchen Argumenten die Bülacher damals die Linienführung durch die eigene Gegend propagierten. (Die Winterthurer favorisierten dagegen den Übergang «*Wagenbreche*», vor allem um der NOB zu schaden.)

Warum riss dem Verleger der Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung langsam der Geduldsfaden? Allenthalben wurden Bahnlinien in die Landschaft verlegt. Die Jahre verstrichen. Nur Weiach und das Studienland rheinabwärts liessen die privaten Bahngewaltigen nach wie vor links liegen. Die Nationalbahn plante unter Umgehung der grossen Städte eine Art Swissmetro des 19. Jahrhunderts, die Nordostbahn konzentrierte sich vorerst auf ihre Hauptlinien.

### Winterthur und die Nordostbahn geraten sich in die Haare

Bewegung kam in die Sache, als die Stadt Winterthur Ende der 1860er Jahre ihre Verbindungen in Richtung Basel verbessern wollte und zu diesem Zweck vom Kanton eine Konzession für eine Linie Winterthur–Waldshut beantragte und auch erhielt. In Denkschriften wie «*Das Projekt einer Eisenbahn Winterthur–Waldshut. Eine Untersuchung ihrer Vortheile und ihrer muthmasslichen Rentabilität*» priesen die Proponenten ihr Vorhaben in höchsten Tönen.

Das war der Nordostbahn ein Dorn im Auge, denn die Winterthurer wollten einen Direktanschluss an die Badischen Bahnen. Die NOB aber hatte in Koblenz bereits eine Station gebaut, wollte das Verkehrsaufkommen für sich behalten und auch sogenannte Seitenlinien selber betreiben. So stritt man sich heftig um Fragen der Mitbenutzung von Linien und dafür fällige Entschädigungen. Nicht viel anders also als heute im Telekommunikations- oder Elektrizitätsbereich, wenn es um die Durchleitungsrechte oder Interkonnektionstarife geht.

Die NOB trug den Sieg davon, hatte sich damit allerdings zuviel aufgeladen, wie sich bald zeigen sollte. Dem Bahnunternehmen liefen nämlich zusehends die Kosten davon. Und dies bei stagnierenden Einnahmen. Lange konnte das nicht gut gehen.

### Der Bau der Linie Winterthur–Koblenz

Lesen wir weiter im Neujahrsblatt 1977 der Lesegesellschaft Bülach:

«*Gemäss der Konzession vom 25. Oktober 1870 musste innert zwei Jahren mit dem Bau der Linie begonnen werden. Um dieser Bestimmung nachzukommen, wurden im August 1872 auf dem endgültig festgelegten Abschnitt Rheinsfelden–Rümikon die Erdarbeiten in Angriff genommen. Bereits 1873 war auf diesem Teilstück der Unterbau fertiggestellt.*»

Gelöst waren in diesem Jahr weder die Trassefrage um Bülach noch die Einführung in den Bahnhof Koblenz. Hier wollte Winterthur seine Transitinteressen wahren und verlangte eine direkte Einfahrt der Linie auf die Rheinbrücke nach Waldshut, unter Umgehung von Koblenz.

Die NOB ihrerseits wollte die Eisenbahn durch den Bahndamm Koblenz–Waldshut hindurch in den Bahnhof Koblenz bringen. Sie machte dafür die besseren Betriebsverhältnisse mit grösseren Kurvenradien und geringerer Steigung geltend und dachte an die bereits geplante Fortsetzung Koblenz–Stein. Erst im April 1874 konnte der Streit beigelegt werden, und die von der NOB vorgeschlagene Linienführung wurde genehmigt.»

Diese Linienführung sieht man auch auf nebenstehendem Ausschnitt aus der Übersichts-Karte der NOB zu den «Concessionsbewerbungen» für weitere Linien. Die Winterthurer Variante via Wagenbreche–Glattfelden fiel unter den Tisch.



### Fremdarbeiter im Dorf...

Das Grossprojekt war sehr arbeitsintensiv: «Auf der ganzen Linie von Winterthur bis Koblenz waren 1874 im Durchschnitt 1400 Arbeiter, 225 Rollwagen und 60 Pferde eingesetzt. Die zahlreichen Arbeiter waren in Baubarracken untergebracht, die durch die Unternehmer aufgestellt wurden.»

Damals nicht anders wie heute: Es waren Fremdarbeiter, v.a. Italiener, was des öfteren zu Konflikten mit der Lokalbevölkerung führte.

UEBERSICHTSKARTE zu den «Concessionsbewerbungen» Bülach–Eglisau–Schaffhausen, Otelfingen–Niederglatt, Dielsdorf–Niederweningen, auf Basis Dufour-Karte, 1873

Interessant ist die Variante via Glattfelden–Wagenbreche

### Eine Eröffnung fällt ins Wasser

Bis zur Eröffnung musste man sich aber noch gedulden. Blättern wir im «Bülach–Dielsdorfer Volksfreund». Am Samstag, 13. Mai 1876 schreibt der Verleger (der übrigens auch gleichzeitig Redaktor war und sich mit dem Konkurrenten von der «Bülach–Dielsdorfer Wochenzeitung» gern in Wortgefechte einliess) unter dem Titel «Eisenbahnliches»:

«Wir entnehmen der "Wochenzeitung" die offizielle Mittheilung, dass die Eröffnung der Linie Winterthur–Waldshut auf 1. oder spätestens 15. Juni stattfinden solle, – wobei selbstverständlich unüberwindliche Hindernisse vorbehalten.»

Am 3. Juni 1876 veröffentlichte die Nordostbahn im Volksfreund einen ersten «Fahrtenplan». Vorgesehen waren 5 Züge pro Tag in beide Richtungen mit Halt an allen Stationen.

<b>Winterthur–Waldshut</b>						
Bülach	Abgang	6.29	9.20	2.15	4.47	8.15
Weiach–Kaiserstuhl	Abgang	7.02	10.06	2.47	5.15	8.48
Waldshut	Ankunft	7.52	11.18	3.38	6.--	9.43
<b>Waldshut–Winterthur</b>						
Waldshut	Abgang	5.--	8.22	12.00	4.15	6.40
Weiach–Kaiserstuhl	Abgang	5.54	9.07	1.15	5.14	7.34
Bülach	Abgang	6.32	9.39	2.12	5.48	8.12

Bezeichnend ist der Vermerk: «Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung dieser Linie wird später besonders bekannt gemacht werden.» Eine weise Entscheidung, wie sich bald zeigte:

Mitte Juni 1876 verheerten grosse Überschwemmungen weite Teile der Schweiz. Der Bundesrat sprach von einer eigentlichen «Wassernothe» und rief zu «Liebesgaben zu Gunsten der Wasserbeschädigten» auf. Es gab auch zahllose Berichte über Erdbeben, die natürlich auch

an den Bauarbeiten der NOB-Linien nicht spurlos vorübergingen.

Am Samstag, 1. Juli 1876 veröffentlichte der «Volksfreund» in der Rubrik «Lokales» folgende Korrespondenz (also eine Art Leserbrief):

*«Winterthur–Bülach–Waldshut. (Korr. 28. Juni) Die Eröffnung der Linie Winterthur–Waldshut ist in Folge schlechter Witterung abermals um 14 Tage verschoben worden und im Falle keine aussergewöhnlichen Ereignisse bevorstehen definitiv auf den 15. Juli festgelegt. Diejenigen, welche die früher erwähnte Petition betreffend baldige Eröffnung der Linie resp. nur bis Bülach unterzeichnet haben, mögen nicht vergessen, die eingetretene schlechte Witterung unter Kolonne "Unvorhergesehenes" zu setzen und da hilft auch keine Petition, immerhin wünschen auch wir, dass dies die letzte Verschiebung des Eröffnungstermins sei, zumal die Bahn keine besondere Schädigungen in Folge der grossartigen Regengüsse erlitten. Der 15. Juli möge endlich die harrenden Passagiere durch eine gelungene Fahrt versöhnen und eine nicht wenig Gewerbetreibende Gegend dem Handel und der Industrie erschliessen.»*

Zwei Wochen später sah es allerdings nicht besser aus. Wieder etwas «Eingesandtes». Und zwar aus dem «Volksfreund» vom Samstag, 15. Juli 1876:

*«Eisenbahn Winterthur–Waldshut. (Einges.) Mit der Eröffnung dieser Linie auf Mitte Juli ist es allem Anschein nach wieder nichts und wird sich das harrende Publikum vielleicht noch einmal "14 Tage" gedulden müssen. Der abgerutschte Damm bei der sogen. "Lauwaag" zwischen Eglisau und Rheinsfelden, welcher für die ganze Verzögerung als Sündenbock herhalten muß, ist eben noch nicht wieder vollständig ausgefüllt. Böse Leute, welche die Sache noch besser verstehen wollen, als die Ingenieure und Baumeister der Nordostbahn, meinen aber, dieser Damm wäre schon längst fertig, wenn die übrigen Bauten, namentlich die Stationen, eine frühere Eröffnung der Linie erlaubt hätten.»*

Es wurden dann wirklich nur 14 Tage. Diesmal hielt die NOB Wort. Am 29. Juli 1876 äusserte sich auch der «Volksfreund» zur Collaudation:

*«Winterthur–Bülach–Waldshut. (Korresp.) Letzten Dienstag machte ein Theil des Nordostbahnpersonals, zirka 40 Männer verschiedener Branchen, eine erste Probefahrt mit einem ungeheuer langen Zuge. Obgleich der Regen fast in Strömen herabfloß, war Alles fröhlichen Muthes und hörte man das ungetheilte Lob, die Linie sei ausgezeichnet fahrbar und ziehe sich durch eine romantische Gegend, was auch folgenden Tages, bei der Collaudation durch das technische und administrative Personal des eidgen. Eisenbahndepartements bestätigt wurde. Ja Viele sagen, was das solide, ruhige Fahren anbetreffe, stehe diese Bahn den ältesten Nordostbahnlinien gleich; es gereicht dies den betreffenden Bauleitern, wie den Unternehmern gewiß zur Ehre, namentlich auch den Erbauern des Dettenbergtunnels (Länge 1800 Meter), dieses wichtigsten Bauobjektes der ganzen Strecke. Das Betriebspersonal dieser Linie ist auf den 28. d. in Dienst berufen und wird somit die Eröffnung in Bälde stattfinden. Näheres werden die Publikationen der Tit. Direktion der Nordostbahn kund machen. (...)»*

Anlässlich der Inbetriebnahme war jedenfalls die Begeisterung gross:

*«Bülach, 3. August. Die Eröffnung der Eisenbahn Winterthur–Bülach–Waldshut hat an der ganzen Linie ein reges Leben bewirkt. Die meisten Stationen wurden zur Ehre des Tages mit Flaggen, Kränzen und Sprüchen geziert und knallten den Tag über Böllerschüsse in die Menge.» (Volksfreund, Sa. 5. August 1876)*

Nur die Winterthurer konnten diesem Tag keine rechte Freude abgewinnen. Im Nachhinein dürften sie schadenfroh gewesen sein. Froh, den Schaden nicht selber zu haben. Denn wenige Monate später brachten eine volatile Börse (auch das gabs damals schon) und massive Kursverluste der NOB-Aktien (nichts Neues unter der Sonne) die Direktion der Nordostbahn in arge Bedrängnis. Besonders die geplante Verpfändung an eine Pariser Finanzgesellschaft war Anlass zu erregten Diskussionen über die Zukunft, Sicherheit und Unabhängigkeit des Landes. Sogar Unterschriftensammlungen für eine Volksabstimmung wurden durchgeführt!

War die NOB wirklich mit dem Bau der Stationen hintendrein, wie behauptet?

Mehr in der August-Ausgabe: Zur Geschichte der Station «Weiach–Kaiserstuhl».

*Der Chefredaktor des Neuen Bülacher Tagblatts, Dr. H. U. Graf, ermöglichte mir, in den alten Ausgaben des «Volksfreunds» zu recherchieren. Herzlichen Dank!*