



WWW schon 1857 geplant!

Warum Weiach im ersten Anlauf doch nicht zu einem Bahnanschluss kam

In Zollingers Dorfchronik findet man den Satz: *«Eine Eisenbahnlinie Wallisellen–Weiach war bereits 1857 projektiert worden, kam aber leider nicht zustande»*. Als Quelle ist *«A. Wild, Am Zürcher Rheine, Band II, Seite 353»* angegeben. Das macht natürlich neugierig. Was ist uns da entgangen? Zum Beispiel ein Bahnhof Neerach. Doch alles der Reihe nach:

Schon kurz nach dem Eintritt der Schweiz ins Eisenbahnzeitalter (Spanischbrötlibahn, 1847) brachen regelrechte «Eisenbahnkriege» aus. Niemand wollte den Anschluss verpassen, jede Gemeinde auf dem Eisenbahnwege ihr wirtschaftliches Wohlergehen (be)fördern.

Einziges Unterschied zu heute: Statt Software sollte primär Hardware transportiert werden – deshalb standen die Buchstaben WWW nicht für World–Wide–Web und Internet sondern für «Wallisellen–Weiach–Waldshut». Oder eben: Was–Wäre–Wenn. Denn unsere Vorfahren träumten noch eine ganze Weile von einem dichten Netz schneller Verkehrsverbindungen.

Laissez faire-Politik führt ins Chaos

1852 erliess die Bundesversammlung ein Gesetz, das die Erstellung von Eisenbahnen der Privatinitiative überliess. Ein Vierteljahrhundert später sollte man diesen Entscheid bereits be-reuen, entsprach er doch

«den volkswirtschaftlichen Lehren vom «laissez faire, laissez aller» im weitgehendsten Sinne. Die nächste Folge davon war, dass die Einheit des Planes und der Konstruktion eines schweizerischen Eisenbahnnetzes verloren ging und die Zersplitterung der Verwaltungen sowie der Betriebseinrichtungen nur durch die kantonale Zerfahrenheit überboten wurde.»

So äusserte sich 1877 Anton Memminger, einer der entschiedensten Kritiker der damaligen Eisenbahnpolitik, in einer im Selbstverlag herausgegebenen Streitschrift *«Der Krach. Kritische Gänge durch das Schweizerische Eisenbahnwesen»*. Er meinte, man hätte gescheitert auf den längst verstorbenen englischen Bahnpionier Stephenson gehört, der davor warnte, die in Grossbritannien begangenen Fehler zu wiederholen. Vergeblich. Ein gerade in unserer Gegenwart wieder aktuelles Thema. Die Bahnprivatisierungen in England lassen grüssen!

In den 50er-Jahren des 19. Jahrhunderts war man noch wesentlich enthusiastischer, plante, beantragte Konzessionen und versuchte eifrig, die Vorhaben zu realisieren. Mit wechselndem Erfolg. Der Kampf der Regionen um den Zugang zum neuen Transportmittel trieb seltsame Blüten. So versuchten die *«Demokratischen»*, allen voran Winterthur, die als *«Herrenbahn»* verschriene Nordostbahn zu konkurrenzieren. Sie wollten möglichst direkte Linien von der Eulachmetropole in die ganze Welt. Mit dabei im Kampf gegen die Nordostbahn auch die Glatthalbahn. Sie plante mit anderen zusammen eine Linie von Chur durch das Glattal und weiter dem Rhein entlang nach Waldshut. Dort lockte ein Anschluss an die Badische Bahn.

Das Unterland kämpft um den Anschluss!

«Die beteiligte Landesgegend (Bülach und Regensberg) sieht sich gegenwärtig von einem allseitig verzweigten Schienennetz umschlossen, und dabei zugleich von jedem Eisenbahnverkehr abgeschlossen, dieß kann für ihre materielle und intellektuelle Entwicklung und Wohlfahrt von entscheidendem unheilvollem Einfluß werden.»

Mit diesen eindringlichen Worten versuchte das *«Gründungskomitee des untern Glattthales»* die Meinung der Financiers und der Regierenden geeignet zu beeinflussen. Nachzulesen in einer Denkschrift mit dem Titel: *«Das Projekt einer Eisenbahn von Wallisellen nach Waldshut mit besonderer Berücksichtigung der obschwebenden Konzessionsfrage»*. Das Komitee machte geltend, das Projekt sei zur *«Lebensfrage»* geworden und fügt an:

«Diese Bezirke haben für agrikole und industrielle Arbeit, für materiellen und intellektuellen Fortschritt dieselben Rechte und dieselben Kräfte, wie andere Landestheile. Sie werden den Mangel der Verkehrsmittel um so tiefer empfinden, als sie bisanhin bezüglich des Verkehrs (Straßen und Postwesen) sich gegenüber andern Landestheilen ohnehin im Nachtheil befanden. Verhältnisse und gewisse Rücksichten haben seiner Zeit dem untern Glattthal das

bescheidene Stück Antheil an der Eisenbahn, für das es sich dringend verwendete, nämlich Kloten, rundweg abgeschlagen;»

Hier nimmt das Komitee Bezug auf den Streit um die Linienführung von Zürich nach Winterthur. Realisiert wurde die Strecke über Wallisellen. Lesen wir weiter:

«in neuesten Zeiten ist durch die Linie Schaffhausen–Winterthur eine tiefe Wunde demselben Landestheil geschlagen worden. Er hat Grund genug, für sein Projekt, das er sich selbst erschwingen und realisieren will, das Recht der Existenz zu fordern, eine billige Entschädigung für einst erlittene Einbuße.»

Der Grosse Rath konzessioniert die Linie durchs untere Glattal

So war es ein schöner Erfolg, als der Grosse Rat (heute wäre das der Kantonsrat) 1857 eine Konzession erteilte. Einen Eindruck vom angestrebten Projekt erhält man bei der Durchsicht einer anderen Schrift aus dieser Zeit: *«Gutachten des Herrn Inspektor J. Wild in Zürich betreffend Festsetzung der Richtung der durch Beschluss vom 3. Heumonat 1857 konzessionirten Glattthaleisenbahn von Wallisellen abwärts an die nordwestliche Kantonsgrenze».*

Von Wallisellen bis Oberglatt war die Strecke unbestritten. Zur Debatte standen die Linienführung über Dielsdorf, Niederweningen und das Surbtal nach Koblenz auf der einen, sowie ein Trasse via Neerach, Zweidlen, Weiach und Zurzach nach Waldshut auf der anderen Seite. Ingenieur Wild klopfte im Auftrag des Grossen Rates beide Varianten auf Stärken und Schwächen ab, denn natürlich waren weder die *Surbthal-* noch die *Rheinthal-Partei* objektiv.

Neben wirtschaftlichen Überlegungen, z.B. zum bevölkerungsmässigen Einzugsgebiet der Bahn wurden von den Befürwortern zur Verteidigung der jeweiligen Variante auch militärische Argumente ins Feld geführt. So hiess es, die *Surbthal-Linie* sei vor Angriffen natürlicherweise geschützt. Was die *Rheinthal-Lobby* sofort mit dem Vorwurf konterte, man wolle die Gemeinden am Rhein schutzlos lassen. Ihre Linie sei nicht nur mit weniger Kunstbauten zu realisieren. Sie sei geradezu ideal, um Truppenkontingente rasch an die Grenze zu befördern.

Auch wenn auf nebenstehender Karte keine Station Weiach eingezeichnet ist, Kaiserstuhl hätte eine bekommen. Und nicht bloss Jahre später eine Haltestelle.



Ausschnitt aus: *«Vergleichung der Richtung der Nordostbahn von Zürich über Dietikon und Baden nach Waldshut [unten, ausgezogene Linie] und der projectirten Eisenbahn von Wallisellen über Nieder-Weningen od. Weyach nach Waldshut»* [gestrichelte Linienvarianten]; um 1860, ZB Zürich, Kartensammlung, Signatur: 3 Hc 46:1

Gewonnen hat schliesslich – zwei Jahre danach – die *Rheinthal-Partei*. Zu den Gründen äussert sich Max Brugger in seiner Dissertation über die *«Zürcherische Eisenbahnpolitik»*:

«Die Konzession wurde erteilt und zwar für Wallisellen–Weiach durch das untere Glattal, weil die Richtung nach Niederweningen und das Surbtal wegen ihrer untergeordneten lokalen Bedeutung zurücktreten musste. Allerdings waren Regierung und Grosse Rat nicht einig gewesen; die Regierung wollte die Konzession überhaupt verweigern (Weisung des Regierungsrates vom 24. Juni 1857) aber der Grosse Rat nahm mit Recht den gegenteiligen Standpunkt ein (Protokoll vom 3. Heumonat (Juli) 1857, pag. 283 ff), zumal der Bezirk Bülach für diese Bahnverbindung energisch eintrat, weil er seit Eröffnung der Linie Winterthur–Schaffhausen

seinen Verkehr eingebüsst hatte. Die endgültige Tracéfrage kam im Grossen Rat erst am 27. April 1859 zur Entscheidung.»

Hurra! Ein voller Erfolg für die Lobbyisten aus dem unteren Glattal.

An der Finanzierung gescheitert...

Leider freuten sie sich zu früh. Max Brugger weiter:

«Allein aus dem schönen Projekte wurde nichts; die Finanzierung gelang nicht, und so konnte das Gründungskomitee, trotz zweimaliger Fristerstreckung, seinen Verpflichtungen nicht nachkommen. Der Ende April 1859 ausgebrochene Krieg zwischen Österreich und Sardinien und Frankreich wirkte lähmend auf alle Unternehmungen. Von den "Vereinigten Schweizerbahnen", welche an dieser Bahnverbindung das grösste Interesse hatten, war wegen ihrer eigenen, misslichen finanziellen Lage auf Jahre hinaus keine Hilfe zu erwarten.»

Dass die Finanzlage der sich gegenseitig konkurrenzierenden Bahnunternehmen nicht gerade rosig war, erstaunt überhaupt nicht. Häufig sah man die Entwicklung von Fahrgastzahlen und Güterverkehr in allzu rosigem Licht und liess sich von Wunschenken leiten.

Jetzt erst recht!

Trotz allem liess man sich im Unterland nicht entmutigen und kämpfte weiter:

«In den Bezirken Bülach und Regensberg liess man jedoch den Gedanken einer Schienenverbindung nicht fahren, und da die durchgehende Glatt–Rheintal-Linie dahingefallen war, suchte man wenigstens eine Lokalverbindung nach Örlikon (Zürich) zu bekommen. Im Jahre 1861 traten die beiden Eisenbahnkomitees Bülach und Regensberg mit der Nordostbahn für die Erstellung einer Lokalbahn Örlikon–Bülach–Dielsdorf in Verbindung.» (Brugger)

Die Direktion der Nordostbahn war nicht begeistert. Eine solche Zweigbahn rentiere schlicht zuwenig. Mit landwirtschaftlichen Produkten allein liesse sich der Betrieb dieser «Herdöpfel-Bahn» vielleicht gerade noch finanzieren, die Investitionen jedoch nicht. Brugger weiter:

«Nach langen Verhandlungen, in denen von Seite der Nordostbahn zuerst eine Pferdebahn vorgeschlagen wurde, einigte man sich schliesslich (4. März 1863) auf eine Lokomotivbahn II. Klasse. (Die Pferdeeisenbahn in die Bezirke Bülach und Regensberg, 1861, pag. I)»

Das ging allerdings nicht ohne ziemlich namhafte Subventionen und finanzielle Leistungen der beiden Bezirke. Die Nordostbahn liess sich ihr Entgegenkommen entgelten.

So scheiterte also das erste WWW 1859 an kriegerischen und finanziellen Hürden. Dafür aber wurde 1863 der Grundstein für die Linien «Oerlikon–Oberglatt–Bülach» sowie «Oerlikon–Oberglatt–Dielsdorf» gelegt.

Mit der Erstellung der Bahnlinie Eglisau–Schaffhausen durch das deutsche Grenzgebiet erfuhr der Bülacher Zweig der früheren «Herdöpfel-Bahn» eine gewaltige Aufwertung. Die Linie «Bülach–Schaffhausen» ist heute im internationalen Bahnverkehr wichtiger als ihre ältere Schwester «Schaffhausen–Winterthur».

Aus der Anbindung von Weiach ans Bahnnetz wurde erst Jahre später etwas. Die Linie Winterthur–Koblentz konnte am 1. August 1876 eröffnet werden. Wie es im zweiten Anlauf klappte? Harzig. Aber dazu mehr in den nächsten beiden Ausgaben.

Quellen:

Gründungskomitee des untern Glattthales (Hrsg.): Das Projekt einer Eisenbahn von Wallisellen nach Waldshut mit besonderer Berücksichtigung der obschwebenden Konzessionsfrage. ohne Datum. Zentralbibliothek Zürich (ZBZ), Signatur LK 363

Gutachten des Herrn Inspektor J. Wild in Zürich betreffend Festsetzung der Richtung der durch Beschluss vom 3. Heumonat 1857 konzessionierten Glattthaleisenbahn von Wallisellen abwärts an die nordwestliche Kantonsgrenze. Datiert 31. Heumonat 1858. Zürich, 1859. ZBZ LK 363, letzter Beitrag.

Anton Memminger: Der Krach. Kritische Gänge durch das Schweizerische Eisenbahnwesen. Zürich, 1877. ZBZ Signatur 1877/221.

Max Brugger: Zürcherische Eisenbahnpolitik. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften der h. juristischen Fakultät der Universität Freiburg (Schweiz). Zürich, 1909. (In der Handbibliothek des Staatsarchivs Zürich einsehbar.)