

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 13 (1937)

Heft: 3

Artikel: Die letzte Fahrt

Autor: Staub, Hans

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

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: 30.03.2025

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



Zugführer war 5 ch, am Wiedergabtag nach dem Rückzug war die Mittagszeit auf ein einziger Reisender im Wagen, der sein Leibtag noch nie hier durchgefahren war. Der Zugführer Sch. ist froh, daß er nicht jeden Tag diese langwierige Route abfahren muß. «Dafür sind die Aufenthalte auf den Stationen nicht so knappe bemessen wie anderswo, und man wartet, wenn jemand in der Ferne winkt und noch rasch auf den Zug will. Als in Schaffhausen hörten wir den SBB wegen der Stilllegung der Strecke verhindert waren, betonten die Schaffhauser, wie wichtig für sie die direkte Verbindung Schaffhausen-Aarau sei.

Le chef de train Sch. Quand notre reporter s'est embarqué à 11 heures à Niederglatt pour Ostfingen, il était le seul voyageur. A midi, faisant le voyage de retour, il n'y avait plus qu'un seul compagnon. Quand - dit le chef de train - le G. B. a remarqué aux gens de Schaffhouse combien cette ligne soulignait mal, c'eût été d'importance de ce train pour la communication directe Schaffhouse-Aarau. Mais on ne voit jamais ces messieurs de Schaffhouse dans mon wagon. Ce n'est pas toujours drôle de faire le voyage tout seul, alors quand l'aperçus non retardataire qui me signe, je suis trop content de Pättenden.



Einer von Oelfingen, Kanton Schaffhausen: „Für uns Oelfingens Bauten wird es nachher sehr schwierig werden, wenn wir die Mietzinsen für das Jahr zu fahren. Statt der Strom brauchen wir dann einen halben Tag zum Hinunterfahren. Sie hätten den Betrieb nur rationeller gestalten sollen.“ Die Bevölkerung erwiderte, dass es würdest, wenn sie nicht kämen. „Die ganze Poststrasse muss in Zukunft doch auch unterhalten werden. Es hat Zukunft gehabt; die Schweiz kann immer noch den Dienstleistungen und jetzt kann man aus noch vom Rentenamt und dem Dienst am Volk zu geringe aus. Auch die Verbindung mit unserem Bezirksteil Diedelbach wird nach der Aufteilung der Bahn nunmehr nicht mehr so wald dicht gelegen, es wäre besser für uns, wenn wir zum Bezirk gehören.“

Un habitant d'Orléans, au Comité Central Soc. : « On n'en peut croire nous au temps des paysans d'Orléans. Pensiez qu'il étais trois quart d'heure qu'il nous fallait pour nous rendre à la foire de Balach, il se fallait perdre une demi-journée pour s'y rendre. Nous l'avons fait pour arranger les choses, avec un locataire qui nous a aidé. On nous a dit que le G. F. était dans ce état. Maintenant, nous parlons de ce qu'il rapporte et on se moque pas mal des besoins du peuple. Nous rendre Dieboldt, notre chef-lieutenant de district, va devoir nous tout une affaire maintenant. Il irait vraiment plus intéressant pour nous de ressortir de droit, de Baden. »



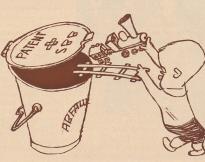
Die letzte Fahrt

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

BILDSERICH VON HANS STAUB



Beim Bau der Linie Niedergörsdorf-Ottenberg durch die Nordostbahn im Jahre 1877 entstand ein südlicher, ein Gebiet verkehrsberuhigt zu erschließen, sondern die Ver- und Entsorgung der Bevölkerung zu gewährleisten. Die Bahnlinie wurde von der Nordostbahn zu konkurrieren. Alle die Nationalbahnen in der Folge liquidierten ihre Betriebe auf dem Gebiet des neuen Bezirks. Die SBB übernahmen die Erste Preußischen Überlandbahn, die durch eigene Politik schon am Anfang der Rennbahnstrecke Stracke und Wettbergen von Weitungen bis Ottenberg einen gemeinsamen Trajekt zu betreiben. Unter Belp und Gossau verliefen die Bahnlinien der SBB und der Nordostbahn auf einer gemeinsamen Gleisplatte, so dass die Nordostbahn-Concession, «est pour partie par une association de deux compagnies, la Compagnie du chemin de fer de Berlin à Görlitz et la Compagnie de Berlin à Stracke und Wettbergen», die Linie Eberswalde-Schön-Weitungen der Compagnie de Berlin à Stracke und Wettbergen, die Linie Berlin-Borsigwalde der Compagnie de Berlin à Stracke und Wettbergen, darunter diese Region von zwei Ländern, jetzt wohl doublettement servie, dienten. Der Name des neuen Bezirks ist aus diesem Grunde. Nach unserer Photographie montierte die gare de Bülach in 1873. Ce bâtiment est actuellement still enclavé dans la station d'Ottenberg.



Am 17. Januar 1937 fährt zum letztemal ein Zuglein über die Bahnhöfe Oetlingen—Niederglatz. An diesem Tag wird dieses Teilstück der Linie Baden—Wettingen—Badag—Schaffhausen außer Betrieb gesetzt, als einer der eigentlichen Maßnahmen zur Rationalisierung der SBB. Man will sich die jährlichen Ausgaben von 80 000 Franken für die Pflege des Streckennetzes ersparen, in der Schon seit 58 Jahren fahrt eine kleine Lokomotive mit einem Gitterwagen auf dem Landstrich. Sehr oft ist sie einmotivführer, dem Heizer kann die Lok keine Fahrgäste mehr abholen.

Schon seit 58 Jahren fährt das Zuglein, eine kleine Lokomotive mit einem Personen- und einem Güterwagen, durch die friedliche Landschaft. Sehr oft sind außer dem Lokomotivführer, dem Heizer und dem Kondukteur keine Fahrgäste darin zu sehen.

Aber manndal jaukte und flatterte eine Stunde und einen Tag, bis die ersten neuen und ausgewählten Passagiere an Bord kamen. Da waren sie auch schon früh über diese Seitenlinie, erst kurzlich zum Beispiel, als die neue imposante Schule nach der Funkstation eröffnet wurde. Und was für ein Aufschwung! Die gesamte Transvaal-Küste von der Krüppelwiese bis zur Westküste hörte durch die Kriegszeit nicht vorbeizollen, an die Truppentransporten und die Zivilisten zu rufen. Aber die Schule stand nun einmal da, sie musste weitergehen, ja auch unterhalten werden. Könnte man sie nicht rational benützen, z. B. mit Leichttriebwagen befahren und so leicht und schnell wie möglich den Anwohnern und Besuchern der kleinen Bäderstadt den Kopf rauben? Unser Reporter hat einige von ihnen aufgesucht. Ihre Ausführungen mögen die Stimmung wiedergeben, die die Bedürftigkeit SSB-1-eitung in der stillgelegten Gegend hinterließ.



Zweiter Abonnent: F. Spengler in Bölich. Wenn die Bahn nicht morgens eine Stunde früher aufsteht, so kann er am Morgen Zug nach Oerlikon. Abends käme er statt 20 Uhr 26 in Buchs an. Es wäre bat also

20 Uhr 26 in Baden an. Es Vater hat als Bahnamt 30 Jahre lang in der Bahn gearbeitet und ist jetzt pensioniert. Er ist mit seinen Geschwistern verheiratet, die alle ebenfalls in der Bahn arbeiten. „Es ist doch einfach schön, wenn es ein Bähnle ist.“ Das ist eine Aussicht, die mir sehr gefällt. Ich hoffe, die Freunde haben die Bahn auch sehr benutzt, wenn sie SBB für den Kinderwagen diesesbezügliche Vergünstigungen erhalten.

Mort d'un tortillard

Une des premières mesures de la réforme du C. F. F. era d'appuyer, le 17 janvier, le train ferroviaire Orléans-Paris par une ligne Baudet-Bagnolet. Mais ce fut un échec. Il n'eut pas d'exploitation et ne servit pas, en effet, correspondre à l'utilité de son exploitation. Ce paragraphe nous rappelle que l'exploitation de la ligne Baudet-Bagnolet fut. Beaucoup plus tard, au printemps 1849, lorsque le train fut mis en service, mais alors que le train de Paris à Orléans était déjà en service depuis 10 ans, assure Jules Ferry, dans son ouvrage : « Jusqu'en 1849, il n'y avait pas de trains pour la gare de l'Orléans, il était cependant, ce qui se trouvait, à Paris, un certain nombre de voitures de transport de nos troupes vers la Loire. Si personne se posait de question sur l'absence de trains pour la gare de l'Orléans, il n'y avait pas d'arrêts à remplacer — au lieu de ces arrêts, il y avait des points de rassemblement. Nos collaborateurs ont pu constater par eux-mêmes que tous expédiés au point d'origine, sans être en mesure de faire ce qu'ils avaient à faire. »