# Die Bülach-Regensbergerbahn (B.R.)



Dampfeisenbahn II. Classe im Volksmund «Herdöpfelbahn» genannt 30. April 1865 – 31. Dezember 1876 Der Anfang der heutigen S-Bahnlinie 5

Dr. Rainer Siegenthaler

# B.R. Eisenbahn zur Erschliessung der Bezirke Bülach und Regensberg

Vor gut 140 Jahren, am Sonntag, den 30. April 1865 wurde die Eisenbahn Oerlikon - Bülach mit Zweig Oberglatt -Dielsdorf eingeweiht und am Montag, den 1. Mai in Betrieb genommen. Sie war die erste Nebenbahn in der Schweiz. Bis dahin waren Hauptlinien gebaut worden und Erfahrungen mit Betrieb von Nebenbahnen fehlten. Um den erwarteten geringen Verkehr wirtschaftlich abwickeln zu können, wurden verschiedene billige Betriebsformen erwogen. Das in erster Linie zu transportierende Gut verhalf ihr zum Übernamen «Herdöpfelbahn». In neuerer Zeit sind verschiedene spannende Dokumente aufgetaucht, die zu einer eingehenden Beschreibung des Werdens und Bestehens der B.R. einladen.

### Eine Nebenbahn entsteht

Bereits vor der Mitte des 19. Jahrhunderts waren im Kanton Zürich die Seebezirke durch Dampfschiffe neuzeitlich erschlossen. Das Limmattal besass seit 1847 die «Spanischbrötlibahn», betrieben durch die Schweizerische Nordbahn (S.N.B.), und fast alle übrigen Bezirke waren von Eisenbahnlinien durchzogen, die zwischen 1855 und 1857 erbaut worden waren. Für das Säuliamt (Bezirk Affoltern) war eine Linie in Planung. Einzig für die beiden Unterländer Bezirke Bülach und Regensberg stand noch kein zeitgemässes Transportmittel

in Aussicht. Pläne aus den frühen fünfziger Jahren für eine Verbindung Zürich -Kloten - Bülach hatten sich zerschlagen, und eine 1856 konzessionierte Transitbahn der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) Kloten - Bülach - Waldshut mit Anschluss an die Glatttalbahn in Wallisellen scheiterte an Geldmangel.

In dieser Lage regten die Gemeinnützigen Gesellschaften der beiden Unterländer Bezirke am 7. Juli 1856 eine Bahn ins untere Glatttal an. In der Schrift «Pferdeeisenbahn in die Bezirke Bülach und Regensberg», gedruckt 1861 bei Friedrich Scheuchzer in Bülach, wird die missliche Lage des Unterlands in jenen Jahren geschildert. Seit der Eröffnung der Rheinfallbahn Winterthur - Schaffhausen 1857 war der Durchgangsverkehr auf der Strasse Schaffhausen - Bülach - Zürich jäh versiegt. In der Folge waren Handwerker wie Hutund Kammmacher, Nadler oder Zeugschmiede verschwunden. Andere wie Zinngiesser litten an Umsatzschwund und suchten ein Nebeneinkommen in der Kleinlandwirtschaft. Dies wiederum hatte eine starke Steigerung der Landpreise zur Folge. Waren zwischen 1800 und 1850 diese Preise im Durchschnitt um 76% gestiegen, verteuerten sich im nächsten Jahrzehnt Äcker um 58%, Reben um 81% und Wald sogar um 108%. Von der Eisenbahn erwartete man eine deutliche Reduktion der Transportpreise.

Nach den geltenden Tarifen der Nordostbahn (NOB) kostete eine Wegstunde (4,8 km) für Reisende 3. Klasse 25 Rp., also Bülach oder Dielsdorf nach Zürich ein Franken. Auf Retourbilletten wurde 20% Rabatt gewährt, demnach 1.60 Fr. gegen 2.40 Fr. im Omnibus oder gar 3.90 Fr. in der Postkutsche. Kostete der Warentransport bisher 40 bis 50 Rp. pro Zentner (50 kg) und Wegstunde, beförderte die Eisenbahn Bodenprodukte für 16 Rp. den Zentner. Ein Saum Wein (150 Liter) kam auf der Strasse auf 1.56 Fr. zu stehen, die Eisenbahn verlangte für die gleiche Menge 60 - 70 Rp. Von der dadurch verbesserten Konkurrenzfähigkeit erhoffte man ein Aufblühen von Landwirtschaft, Gewerbe und Industrie. Ja, sogar der Ärmste könnte durch die Eisenbahn seine Erdbeeren auf dem Zürcher Markte verkaufen.

Da ohne Durchgangsverkehr bescheidene Personenzahlen und geringe Gütermengen erwartet wurden, zweifelten die Initianten und Nordostbahndirektor Escher an der Rentabilität des Unternehmens. Zur Verminderung von Anlage- und Betriebskosten war ein Pferdebahnbetrieb vorgeschlagen.

Die NOB wollte das Risiko nicht allein tragen. Deshalb wurde eine Gesellschaft gegründet, an der sich NOB, der Kanton und die bedienten Gemeinden zu je einem Drittel beteiligten: die Bülach -Regensbergerbahn (B.R.). Vorbild war der Vertrag zur Gründung der Ämtlerbahn Zürich - Zug - Luzern (ZZL).

Bahningenieur Fr. Seitz und Strasseninspektor J. Wild schlugen in ihrem Bericht vom 22. September 1862 an die Eisenbahnkommission des Regierungsrates des Kantons Zürich eine Linie von Oerlikon über Glattbrugg, Rümlang, Oberglatt, Niederglatt, Endhöri nach Bülach vor. Von Oberglatt aus wurde über Hasli Dielsdorf erreicht. Am 6. Juni 1863 konnte zwischen dem Regierungsrat, der Nordostbahn und dem Komitee der beteiligten Gemeinden ein Vertrag abgeschlossen werden. Darin verpflichtete sich die NOB, den Bau und den Betrieb der neuen Linie zu übernehmen.

Inzwischen war der Gedanke an Lokomotivzüge zwischen Zürich und Bülach gereift. Nur der Zweig Oberglatt - Dielsdorf sollte noch mit Pferden betrieben



Bülach von Südosten um 1870, links mit hellem Dach der Bahnhof etwas ausserhalb des Städtchens. (Sammlung Lesegesellschaft Bülach)

Titelbild: Bahnhof Bülach an der Mühlegasse zwischen 1865 und 1868. Stolz präsentieren sich Bahnhofvorstand Bosshard und das Personal vor dem aus Zürich eingefahrenen Zug. Die für die Bülach-Regensbergerbahn gebaute Lokomotive Nr. 48, der aus einem Viehwagen umgebaute Gepäckwagen K' 130 und aufgefrischte Spanischbrötlibahnwagen von 1847 bilden die Zugskomposition. (Sammlung Dr. Rainer Siegenthaler) Broschüre von 12 Seiten mit 17 Abbildungen Erschienen im Oktober 2007 Druck: Akeret Druck AG werden. Auf eine «Dampfeisenbahn II. Classe» lautete deshalb die vom Grossen Rat am 1. Juli 1863 erteilte Konzession, die am folgenden 30. Juli von der Bundesversammlung genehmigt wurde. Damit war die Gesellschaft der «Bülach-Regensbergerbahn» gegründet; sie diente der Erschliessung der Bezirke Bülach und Regensberg und führte die Rechnung. Bau und später den Betrieb übernahm die Nordostbahn gegen eine feste Entschädigung. Die Betriebsaufnahme war auf den Mai 1865 vorgeschrieben. Die westliche Endstation war immer Dielsdorf. Den Titel «Bülach-Regensbergerbahn» behielt die Gesellschaft auch nach der Verlegung der Bezirksverwaltung nach Dielsdorf 1871 und der Änderung des Namens auf Bezirk Dielsdorf.

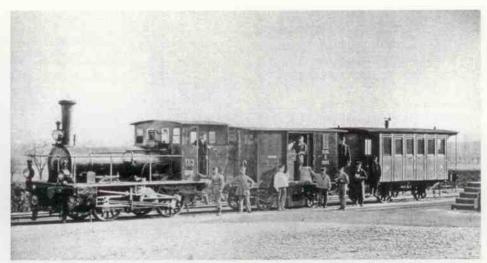
### Betriebsform

### Pferdebahn

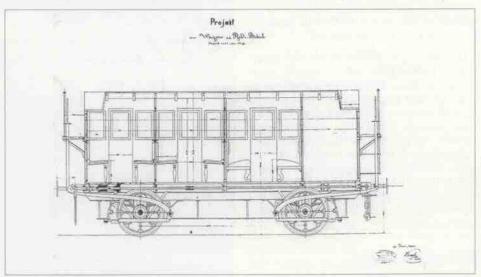
Im Bericht von Seitz und Wild wird der Betrieb als Pferdebahn eingehend beschrieben. Stallungen zu je 8 Pferden waren in Oerlikon, Oberglatt, Bülach und Dielsdorf vorgesehen. Die Schwellen sollten längs unter den Schienen liegen, damit die Pferde besser traben konnten. Bei starkem Verkehr konnten auch Lokomotiven verkehren. Man erwartete gegenüber der Strasse eine von 1 1/2 auf eine Stunde verkürzte Fahrzeit von den Endbahnhöfen nach Oerlikon. Der Zeitgewinn erschien den Autoren genügend. Nachteilig war, dass die Lasten mit 5 Promille Steigung gegen Oerlikon gezogen werden mussten. Die auf 1,5 Millionen Franken geschätzten Erstellungskosten verteilten sich zu je einem Drittel auf Kanton, NOB und die Gemeinden.

# Gemischter Betrieb mit Lokomotiven und Pferden

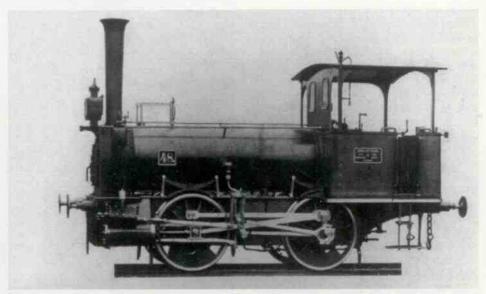
«Nach einiger Zeit und auf ein eingeholtes Gutachten anerbot die tit. Direktion der NOB ein kleines 375 ctr. schweres Lokomotiv für die eine Linie, der Abzweigung blieb der Pferdebetrieb. Zufolge einer Unterredung erhielt gegen etwas vermehrte Entschädigung Bülach das Lokomotiv». Maschinenmeister Krauss hatte eine zierliche, zweiachsige Tenderlokomotive entworfen. Zwei LokomotivenzumStückpreisvon25000Fr. waren vorgesehen. Die eingeholte Konkurrenzofferte von Maffei München anerbot das Stück für 31500 Fr. Die Werkstätte Zürich erhielt den Auftrag unter der Bedingung, dass keine Werkstattvergrösserung und keine neuen Werkzeuge für die Konstruktion nötig würden. In der Ausführung wogen die



Dielsdorf mit von Oberglatt eingefahrenem Zug zwischen 1876 und 1879. Die NOB-Tenderlokomotive Nr. 183, der Gepäckwagen F 2002 (früher K' 130) und der für Nebenlinien 1873 mit einem Zweitklassabteil versehene Personenwagen BC 802 bilden den Zug. (Sammlung Pit Wyss, Dielsdorf)



«Project eines Wagens zum Pferde-Betrieb, Massstab; 1:1 1/5" schw. Mass, vom 22. Juni 1864» (SBB Historic Bern)



Werkstattaufnahme der Lokomotive Nr. 48, 1865 erbaut von der Nordostbahnwerkstätte mit Fabriknummer 3 für die Bülach-Regensbergerbahn. (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz Luzern)

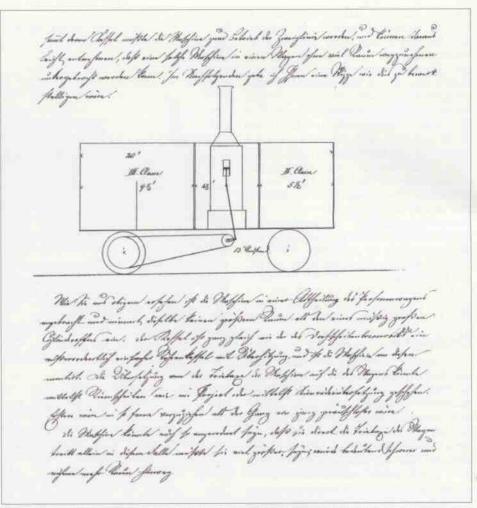
B.R.-Lokomotiven sogar leer nur 14,7 t, betriebsbereit 16,7 t (334 ctr).

Für den Pferdebahnwagen der Zweiglinie liegt eine genaue Zeichnung vom 22. Juni 1864 vor. Er sollte 20 3/4" (6,25 m) lang, 9" (2,7,m) breit und der Kasten innen 6 1/2" (1,95 m) hoch sein. Um das Einsteigen nach dem englischen System von der Seite zu erleichtern, war er unten auf 8 1/5" (2,46 m) eingezogen. In den zwei Abteilen III. Classe konnten 20, nötigenfalls auch 24 Reisende Platz nehmen. Das Abteil II. Classe bot 10 Sitze, das vierte Abteil war für das Gepäck bestimmt. Auf jeder Kopfseite war ein Hochsitz mit Hebelbremse für den Pferdeführer angebracht. Trotz Mehrgewicht von 5 ctr. wurde nicht auf Puffer verzichtet, denn der Wagen sollte an die Lokomotivzüge der Bülacherlinie angehängt werden. Sein Gewicht wurde auf 104 ctr. (5,2 t) berechnet. Der Auftrag zum Bau von drei Stück für je 5500 Fr. wurde an die Firma Reifert in Bockenheim bei Frankfurt vergeben.

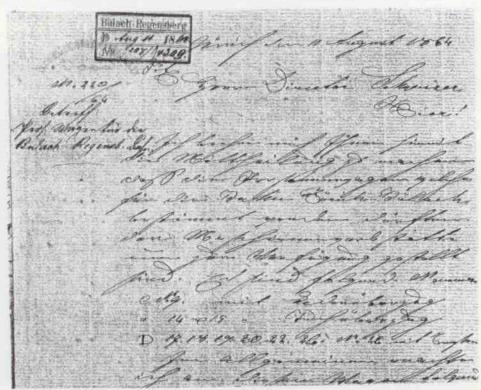
Der geplante Pferdebetrieb der Zweiglinie befriedigte nicht. Sobald auch nur ein einziger Güterwagen angehängt war, musste ein weiteres Pferd vorgespannt werden. Fuhr ein Lokomotivzug nach Bülach und kehrte gleich wieder zurück, erreichte der nach Dielsdorf abgehende Pferdebahnanschluss auf dem Rückweg Oberglatt nicht rechtzeitig, ein besonderer Anschlusszug musste eingesetzt werden. Der Kostenvorteil gegenüber der Dampflokomotive schwand.

### Dampftriebwagen

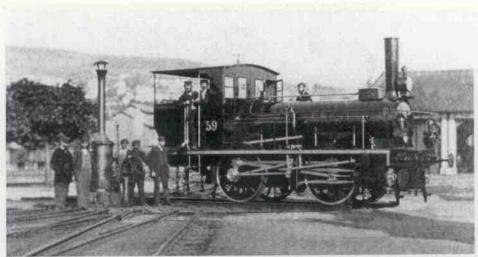
Um diesen Nachteilen abzuhelfen, schlug NOB-Maschinenmeister Krauss in einem Brief vom 8. Juni 1864 der Direktion vor, auch die Zweiglinie mit Dampf zu betreiben, und zwar auf ganz besondere Art. Anregung zum Vorschlag eines Dampftriebwagens gab ihm die dampfbetriebene Drehscheibe im Zürcher Vorbahnhof. In einem Abteil des Pferdebahnwagens stände eine leichte Dampfmaschine samt Kessel. Für die Kraftübertragung auf die Achse sah er Riemenantrieb vor. Gegenüber dem lärmigen Zahnradantrieb war er geräuschlos. Ein direkter Achsantrieb mittels Kuppelstangen hätte eine schwerere Dampfmaschine erfordert und schied deshalb aus. Als Vorteil gegenüber dem Pferd führte Krauss die höhere Geschwindigkeit von 12 km/h gegen 8 km/h mit dem Gaul in scharfem Trab an. Eine vermehrte Gesamtlast von 500 ctr. (25 t) gegen 180 ctr. (9 t) wäre möglich. Die kleine, schnell laufende Dampfmaschine erbrächte eine Leistung von 11 Maschinenpferden und wäre durch den Wagenführer während



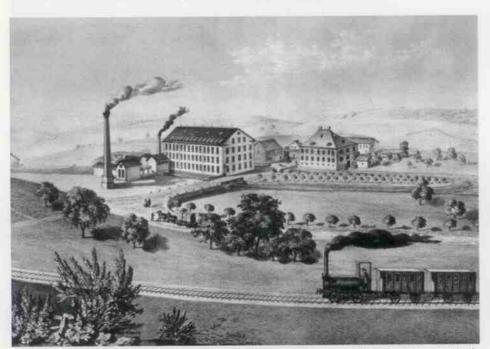
Skizze des Dampftriebwagens aus dem Brief von Maschinenmeister Krauss vom 8. Juni 1864 an die «Titl. Direction der Nordostbahn!» (SBB Historic Bern)



Ausschnitt aus dem Brief von NOB-Oberzugführer Gloor, vom 11. August 1864, mit detaillierten Anweisungen, welche abgestellten Nordbahn-Wagen von 1847 für die B.R. betriebstüchtig aufgearbeitet werden sollen. (SBB Historic Bern)



Tenderlokomotive Nr. 59 auf der mit Dampfmaschine angetriebenen Drehscheibe im Zürcher Vorbahnhof. (Sammlung Verkehrshaus der Schweiz Luzern)



Zug der Bülach-Regensbergerbahn vor der Baumwollspinnerei Jakobstal bei Bülach, Lithographie von H. Manz (Schweiz, Landesbibliothek Bern)

des Halts auf den Stationen zu bedienen. Im Begleitbrief zur Zeichnung des Pferdebahnwagens wies er nochmals auf die Vorteile des dampfbetriebenen Wagens hin.

Dieser aussergewöhnliche Vorschlag wurde leider nicht weiter verfolgt, sonst hätte ein einmaliges Gefährt, ein selbstfahrender, rauchender, in Dampfwolken gehüllter, gemächlich dahinschnaubender Pferdebahnwagen Dielsdorf an die Welt angeschlossen.

### Lokomotivbetrieb

Noch am 4. Februar 1865 hiess es in der lokalen Presse, die eine Lokomotive sei bereits in Erprobung auf der 12 Promille-Steigung gegen Zug, die zweite im Bau. Im leitenden Ausschuss hatte aber bereits im Herbst 1864 der reine Lokomotivbetrieb Boden gewonnen. An seiner Sitzung vom 1. Februar 1865 beschloss das Eisenbahnkomitee der B.R. auf Antrag der Direktion, auch auf der Dielsdorfer Linie sei von Anfang an Lokomotivbetrieb einzuführen. Es schien nicht ratsam, auf einer Bahn von 20 km Länge mit zwei verschiedenen Betriebsarten zu fahren. Bereits im November 1864 wurden 2 weitere Lokomotiven in der Werkstätte Zürich bestellt. Sie waren auf den 1. Mai 1865 zu liefern.

Ihr Einsatz war wie folgt geplant: eine Lokomotive für Zürich - Bülach, eine für Oberglatt - Dielsdorf, eine als Reserve und Unterhalt und die vierte für den Rangierdienst in Zürich. Sie erhielten die Fabrikationsnummern 1 -4 und die Betriebsnummern 46 - 49,

als erste NOB-Dampflokomotiven waren sie namenlos. Zusammen mit den Schlepptenderlokomotiven der ZZL von 1861 - 1864 leiteten sie die Aera der Personenzuglokomotizweiachsigen ven der NOB ein, die 20 Jahre dauern sollte. Die niedlichen B.R. Lokomotivchen waren sehr sparsam und erstaunlich leistungsfähig. Sie leisteten 100 PS, erreichten 45 km/h und blieben bis 1882 in Betrieb. In den letzten Jahren waren sie allerdings nur noch im Rangierdienst anzutreffen.

## Wagen

Auf der Suche nach günstigen Occasionsfahrzeugen stiess man auf die seit 1858 abgestellten Nordbahnwagen, also die Original-Spanischbrötlibahnwagen von 1847. Oberzugführer Gloor erteilte mit Brief vom 11. August 1864 der Werkstätte den Auftrag, folgende Wagen für den Betrieb auf der «Bülachbahn» herzurichten:

- C 9 mit Lederüberzug, C 14 und C 15 mit Tuchüberzug (Zweitklasswagen)
- D 17, 18, 19, 20, 22 und 26 (Drittklasswagen)

Es standen demnach drei Kompositionen mit einem Zweit- und zwei Drittklasswagen zur Verfügung. Die Reparatur umfasste die Anpassung der Plattformen und Treppen auf Normalhöhe, die Einstellung und Verstärkung der Tragfedern. Spurweite und Bandagen waren anzugleichen. Die Untergestelle waren so zu befestigen, dass die Achsen parallel liefen. Kasten und Dächer benötigten Ausbesserung, die Fussböden mussten wegen Spalten zusammengestossen werden. Aussen und innen waren die Wagen neu anzustreichen und zu lackieren. Fenster und Vorhänge mussten erneuert werden.

Diese Wagen waren 1847 von Schmieder und Mayer Karlsruhe an die Nordbahn Zürich - Baden geliefert worden. Sie besassen einachsige Drehgestelle System Wetzlich, die eine Radialeinstellung der Achsen in den Kurven erlaubten. Dieses System ist bei der Auffrischung offenbar blockiert worden. Die Wagen waren mit Kuppeleisen und Stossbalken ausgerüstet, gefederte Puffer erhielten sie bis zur Ausrangierung nie. Die D-Wagen (3. Klasse) hatten ursprünglich unverglaste Fensteröffnungen und erhielten erst nach Gründung der NOB, im Jahre 1854, Fenster aus Nussbaumholz mit einer Längssprosse: 1858 landeten sie auf dem Abstellgeleise und erlebten erst 1864 die beschriebene Auffrischung für den Einsatz auf der «Bülachbahn».

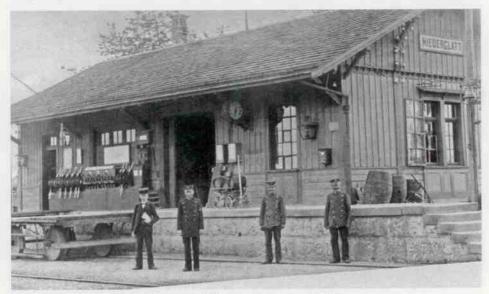
Am 26. November 1868 wurden alle D zurückgezogen, einzelne C blieben bis 1873 im Einsatz.

Der Komfort dieser Fahrzeuge war nicht der beste. Ihr schlechter Ruf wirkte neun Jahre nach ihrem Rückzug noch nach: Am 25. Juli 1877 wünschte ein Leser des «Bülach-Dielsdorfer-Volksfreunds» den baldigen Ersatz der «Badenertruckli», der Schüttelwagen 1103, 1104, 1105, 1106. Unter diesen Nummern liefen aber die erst 1857 von der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen (SIG) gelieferten kurzen Zweiachswagen, die offenbar genau wie ihre Vorgänger schüttelten und rüttelten.

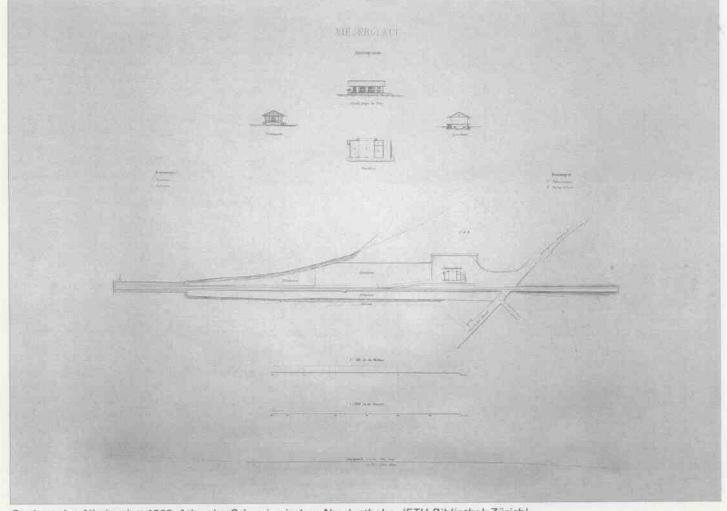
Zwei nicht mehr benötigte Viehwagen, von Reifert 1855 erbaut, erhielten Fenster an den Schiebetüren, Stirnwandtüren und unter dem Rahmen angebrachte Hundekisten. Sie dienten unter den Nummern K1 129 und 130 der B.R. als Gepäckwagen. 1873 erhielten sie die neuen Nummern F 2001 und 2002 und waren bis 1890/91 im Einsatz. Sie hatten wie auch die Personenwagen hölzerne Untergestelle. Für Gütertransporte kamen gewöhnliche NOB-Wagen auf die B.R.

Im Februar 1865 beschloss man, die Wagen H 634 und 635 für die Zweiglinie nach Dielsdorf umzubauen. Sie waren 1861 von SIG als zweiachsige Drittklasswagen gebaut worden. In der NOB-

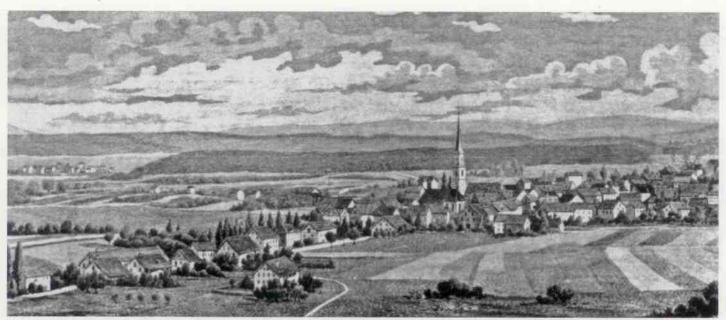
Werkstätte baute man auf der einen Seite ein Zweitklassabteil mit 8 Plätzen ein, daran schloss ein Gepäckraum an, am andern Ende blieb ein Drittklassabteil mit 20 Plätzen. Diese beiden Umbauwagen konnten bei schwachem Verkehr den ganzen Bedarf der Zweiglinie



Stationsgebäude Niederglatt um 1901, unverändert seit 1865 (Sammlung W. Hardmeier Rümlang)



Stationsplan Niederglatt 1868, Atlas der Schweizerischen Nordostbahn (ETH-Bibliothek Zürich)



Stich von Bülach vom Schläufenberg um 1870. Links jetzt mit dunklem Dach der Bahnhof mit etwas zu klein geratenem Zug. (Sammlung Lesegesellschaft Bülach)

abdecken. 1873 erhielten sie die Nummern BCF 1701 und 1702.

Am 24. Dezember 1864 war der Vertrag mit Reifert, der bereits mit dem Bau der bestellten Pferdebahnwagen begonnen hatte, gegen eine Entschädigung von 4500 Fr. annulliert worden.

### Anlagen

Der Bau der B.R. wurde in 4 Losen vergeben. Grössere Bauten waren die Glattbrücke bei Niederglatt und der daran anschliessende lange Einschnitt gegen Bülach. Sein Aushub diente der Dammschüttung bei Niederflachs vor dem Bahnhof Bülach. Alle Lose wurden dem Konsortium J.A. Ulmer, F.A. Grossenbach, G. Feldweg und G. Glöckler vergeben, die sich beim Bau der ZZL bewährt hatten.

Die Zwischenbahnhöfe wiesen lediglich eine Weiche für ein kurzes Rampengleis auf. In Oberglatt erlaubte eine zweigleisige Anlage das Umsteigen auf den Zug nach Dielsdorf. Nach Abfahrt des durchgehenden Zugs wurde die Lokomotive für die Rückfahrt nach Dielsdorf umgesetzt. Der Endbahnhof Dielsdorf war dreigleisig. Am Streckenende lag der Lokomotivschuppen mit eingebauter Wasserstation. Eine Drehscheibe fehlte, und die Lokomotiven fuhren immer rückwärts nach Oberglatt. Dies blieb so bis zur Elektrifikation 1960, also 95 Jahre lang. Die Gebäude der Zwischenstationen waren Güterschuppen mit eingebautem Stationsbüro und Wartsaal. Daran lehnte ein einsitziges Aborthäuschen. In Oberglatt fand der abgebrochene Güterschuppen aus Oerlikon eine neue Verwendung. Er war zweistöckig, sodass im Dachgeschoss eine Dienstwohnung eingebaut werden konnte.

In Bülach gab die Lage des Bahnhofs zu reden. Im Bericht von Seitz und Wild von 1862 war er am Fuss der Vollebern (heute Lindenhof) vorgesehen, 300 m. nordwestlich vom Zentrum des Städtchens entfernt. Da wurde er auch gebaut, obwohl die Gemeinde ihn lieber näher am Stadtchen, am Untertor, gesehen hätte. Drei Geleise wurden verlegt. Für die Ausrüstung standen Bauten aus dem nie benützten Bahnhof im Rankhof (Maihof) in Luzern zur Verfügung. Die kurzlebige Ostwestbahn (OWB) hatte Schwierigkeiten, die von ihr begonnene Linie Neuveville - Bern - Entlebuch -Luzern - Zürich in den Bahnhof Luzern der Schweizerischen Centralbahn (SCB) einzuführen, sie hätte als Transitbahn lieber einen Durchgangsbahnhof gehabt. So plante und baute sie einen Bahnhof im Maihofquartier. Der Konkurs der OWB liess die Anlage mit allen Bauten aber ohne Schienen stehen, da die Nachfolgerin, die NOB, ihre ZZL-Linie in den Kopfbahnhof der SCB einmünden liess. Aus dem nie benützten Rankhof-Bahnareal wurden der Güterschuppen, eingerichtet als Bahnhofprovisorium mit Büro und Wartsaal, die Drehscheibe, sowie Röhren und Pumpe für die Wasserstation nach Bülach gebracht. Ein Nebengebäude mit Abortanlagen wurde als zu gross befunden und stattdessen ein Passagierabtritt aus Weinfelden nach Bülach versetzt. Die Wasserstation und der Lokomotivschuppen wurden neu gebaut. Nach 11 Jahren erlitt das Bahnhofgebäude nochmals das gleiche Schicksal. Nach der Bülacher Bahnhofverlegung für den Anschluss der B.R. an die neue Winterthur - Waldshuterbahn am 1. August 1876 wurde es abgebrochen und 1877 in Otelfingen wieder aufgestellt - dort steht es heute noch, nach 130 Jahren!

Der Bau der B.R. schritt bis im November 1864 aut voran. Im Dezember konnten Bauzüge bis Oberglatt fahren. Die ursprünglichen Unternehmer waren in Konkurs geraten und Differenzen zwischen den Nachfolgern und der NOB brachten die Arbeiten ins Stocken. Nach deren Beilegung konnten diese mit gemeinsamer Anstrengung doch im Wesentlichen bis am 30. April 1865 abgeschlossen werden, wie es die Konzession vorsah.

### Gebaut wurden:

- Eisenbahnstrecken in einer Länge von 4 Stunden 2473 Fuss (19941 m)
- Erdbewegungen umfassten 180000 Schachtruthen (486000 m3)
- 12000 Schachtruthen Bettungsmaterial wurden herbeigeschafft (32 400 m³)
- 1 eiserne Glattbrücke bei Niederglatt
- 3 Strassendurchfahrten mit Eisenoberbau in Niederglatt und Niederhasli
- 2 Bahndurchfahrten mit Eisenoberbau in Glattbrugg und bei Höri
- 2 Gewölbedurchfahrten bei Binzmühle (Oerlikon) und Niederflachs, diese mit Trottoir

Zwischen Oerlikon und Oberglatt wurden Schienen vom Profil II mit 20 Pfund pro Fuss (33 kg/m) und auf den beiden Zweigen solche vom Profil I mit 16 ¾ Pfund pro Fuss (28 kg/m) verlegt. Diese letzten stammten von Zürich - Baden, wo sie den schwereren Lokomotiven nicht mehr genügten. Auf Schienenlaschen verzichtete man aus Kostengründen. Die Schienenstösse wurden liegend auf Stossschwellen gelegt und die Enden mit Schienennägeln in Position gehalten. Bei den niedrigen Geschwindigkeiten und den leichten Zügen schien das vertretbar.

Eine eindrähtige Telegraphenleitung auf eisernen Winkelstangen verband Bülach und Dielsdorf mit Oberglatt und Oerlikon. Die übrigen Stationen bekamen keinen Anschluss.

Die gesamten Kosten beliefen sich auf 1928172 Fr. Die Umstellung auf Lokomotivbetrieb kostete lediglich 80 000 Fr. mehr. Kanton und Gemeinden hatten gemäss Vertrag je 600 000 Fr. beigesteuert. Vertragsgemäss gingen die Mehrkosten von 128172 Fr. zu Lasten der NOB. Pro gebauten Kilometer wurden 97750 Fr. ausgegeben, etwa die Hälfte der billigsten bisher gebauten Strecken. Das rigorose Sparen und die wenn immer mögliche Verwendung von Occasionen hatten gefruchtet.

# Einweihungsfeierlichkeiten

Am 30. April 1865 wurde die Bülach-Regensbergerbahn feierlich eingeweiht. Fast alles war rechtzeitig fertig geworden, nur die beiden Lokomtivschuppen und zwei Bahnwärterbuden harrten noch der Vollendung. J.U. (Josef Utzinger, der damalige Chronist Bülachs) hatte eine Festschrift verfasst. Darin ist das Festgedicht von Konrad Meyer aus Winkel zu lesen. Es schildert die Umstände, die zur Verwirklichung der Bahn führten. Bereits am 15. April erschien in der Zeitung durch eine Indiskretion das Programm des Festzugs in Dielsdorf, wenn auch erst provisorisch, was einen nicht geringen Ärger zur Folge hatte.

Der Festtag begann am Morgen «mit finsterm Himmel, der sich im Verlauf des Vormittags aufhellte». Der Eröffnungszug fuhr am 30. April mittags 12 Uhr in Zürich ab und erreichte Bülach in einer Stunde. Nach dem Ende des Programms bewegte er sich nach Dielsdorf zum dortigen Fest und kehrte abends 10 Uhr nach Zürich zurück.

Bereits morgens um 4.30 Uhr kündeten 6 Kanonenschüsse den Bülachern das Ereignis an. Um den Mittag versammelten sich Behörden und Gäste

im Rathaus. Beim Schulhaus trafen sich Männerchor, Musik, Militär, Armbrustschützen und 18 weissgekleidete Mädchen. Um 12.30 Uhr marschierten alle zum Bahnhof. Sobald die Lokomotive den Gemeindebann von Bülach erreichte, feuerten die Artilleristen so lange, bis der Zug im Bahnhof angehalten hatte. In diesem Augenblick begann der Männerchor mit seinem Liedervortrag und die Mädchen warfen eine Girlande über die Lokomotive. Inzwischen hatten die Infanteristen einen Spalier vom Bahnhof zum Gasthof «Goldener Kopf» bezogen, durch den Behörden und Gäste zum Festmahl schritten. Im Lokal wurde abwechslungsweise «Musik und Gesang» geboten. Verschiedene Reden, darunter die des Direktionspräsidenten der NOB Dr. Alfred Escher, lobten das gelungene, zeitgerecht fertiggestellte Werk. In dieser Zeit wurde dem Militär beim Rathaus eine Erfrischung angeboten. Eine halbe Stunde vor Zugsabfahrt bildete das Militär wieder einen Spalier vom «Goldenen Kopf» zum Lindenhof, durch den die Geladenen zum Ehrenwein schritten. Bei Abfahrt des Zugs erstrahlte der Kirchturm «im Licht bengalischer Flammen».

Dielsdorf feierte das Ereignis mit einem Festumzug durchs Dorf. Alte Zeiten mit Lüthold von Regensberg, die Gegenwart in Form der vier Jahreszeiten und ihren Beschäftigungen und die Zukunft mit einer Lokomotive des Surbtals wurden dargestellt.

### Betrieb

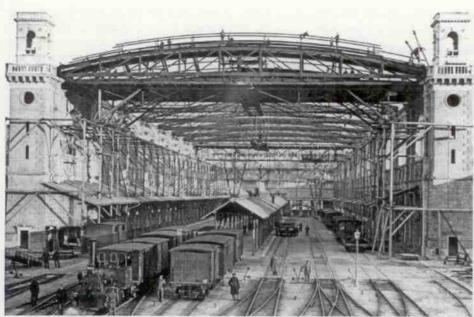
Ab dem 1. Mai 1865 versahen 3 Zugspaare den Verkehr Bülach - Zürich. Auf der Zweiglinie Oberglatt - Dielsdorf verkehrten 6 Zugspaare, um jedem in Oberglatt haltenden Zug schlanke Anschlüsse anbieten zu können. So gab es zwischen Dielsdorf und Bülach, in einem separaten Fahrplanfeld aufgeführt, drei Umsteigeverbindungen mit 35 Minuten Fahrzeit. Der heutige Postautokurs verkehrt acht mal werktäglich ohne Umsteigen in 25 min. Mit der S 5 (Umsteigen in Oberglatt) beträgt die Reisezeit 29 Minuten. Ziel war, die beiden Unterländer Bezirke einander näher zu bringen. Am Dienstag und Freitag verkehrte in den ersten zwei Jahren ein Marktzug. Wegen mangelnder Benützung wurde er wieder fallen gelassen. Mehr Zuspruch fand in den Sommermonaten ein Sonntagszug.

Da man die B.R.-Züge in Oerlikon nicht «absterben» lassen wollte, wurden sie gegen eine Entschädigung von jährlich 3500 Fr. an die NOB bis nach Zürich geführt. Die Züge boten 2. und 3. Klasse an, während sonst auf der NOB in den Personenzügen alle drei Klassen geführt wurden. Um die Frequenzen zu beleben, wurde auf Rechnung der NOB ab Sommer 1870 ein viertes Zugspaar eingelegt. Die Verwaltung behielt sich aber vor, dieses jederzeit nach Belieben wieder einzustellen. Die Obligationäre sahen dieses Mehrangebot nicht gern, weil sie ein weiteres Ausbleiben der Verzinsung ihrer Papiere befürchteten. Sie hatten sich daran gewöhnen müssen, dass jeweils Anfang Januar ein Zinsausfallinserat in den Zeitungen publiziert wurde. Nach nur zwei Monaten musste der Zug wieder gestrichen werden. Wegen dem deutsch-französischen Krieg herrschte Kohlenmangel. Ab Sommer 1871 wurde das vierte Zugspaar wieder geführt.

Die Eisenbahnbauten rings herum brachten 1874 endlich den ersehnten Aufschwung. Im Februar 1874 war eine AG für den Lägernsteinbruch gegründet worden, die eine gewerbsmässige Ausbeutung erlaubte. Der Bedarf an Kalksteinen für die Bahnbauten war enorm gestiegen. Dielsdorf rückte an die Spitze der Versandstationen der B.R., und in Bülach rollten sechs mal mehr Güter an. Bülach und Dielsdorf erhielten Waagen und Kräne, und die Geleise mussten beiderorts erweitert werden.

2 - Niederhash 8 28 2 05 7 48 11 15 5 - 1.25 - 90 2 1.40
4 in Dicisderf . arr. 836 2 11 7 56 11 26 - 1.40 1- 2.30 1.60

Fahrplan «Zürich – Bülach – Dielsdorf (Regensberg) , Fahrten vom 15. October 1867 an» Fahrpreise, gegenüber dem Voranschlag von 1863, um 15% erhöht. (SBB Historic Bern)



Zürich, die neue Bahnhofshalle im Bau (1868 – 1871). Eine der vier B.R.-Tenderlokomotiven beim Rangieren. (Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich)

Bereits 1872 hatten die Badenerschienen ausgedient. Die neu gelegten wurden jetzt mit Laschen verbunden.

Endlich konnten 1875 und 1876 je 6% Zins auf die Obligationen ausgeschüttet werden. Die Freude der Geldgeber war kurz: schon auf Ende 1876 zahlte die NOB die Obligationen zurück, ausgerechnet jetzt, als die Bahn endlich zu rentieren begonnen hatte. Dazu der Kommentar in der Zeitung vom 6. Januar 1877: «Nachdem die mageren Jahre vorbei sind und die Herdöpfelbahn zu den besten Linien der Nordostbahn vorgerückt, ist es allerdings nicht ganz angenehm, von der Tafel weggeschickt zu werden, die man selber decken half».

Damit war das Kapitel Bülach-Regensbergerbahn mit dem Übernamen «Herdöpfelbahn» als selbständige Unternehmung abgeschlossen, sie wurde in die grosse Nordostbahn integriert.

# Rechnungwesen und Betriebsergebnisse

Die Ausgabenseite stellt sich sehr einfach dar. Der Betrieb musste der NOB nach fixen Entschädigungsabma-

chungen bezahlt werden. Regelmässige Züge kosteten die B.R. anfangs jährlich 3000 Fr. pro km, ab 1. Mai 1867 wurde der Ansatz auf 3300 Fr. erhöht. Jeder Extrazug wurde mit 1 Fr. pro km verrechnet. Insgesamt wurde die NOB für den Betrieb Oerlikon - Bülach und -Dielsdorf 1866 mit 70000 Fr. entschädigt, diese Summe stieg bis 1876 auf 100000 Fr. Dazu kam jährlich der Betrag von 2300 Fr. für die Führung der Züge von Oerlikon in den Hauptbahnhof. Wenn das finanzielle Ergebnis der B.R. knapp ausfiel, wurde für Extrazüge nur der halbe Preis verrechnet. Den vierten täglichen Zug führte die NOB versuchsweise auf eigene Kosten.

Für die Einnahmen wurde eine detaillierte Statistik geführt. Es fällt besonders auf, dass unter 1808 beförderten Tieren («Vieh») 500 Hunde gezählt wurden. Sofern sie nicht auf dem Schoss des Besitzers Platz nehmen konnten, mussten sie in der Hundekiste unter dem Gepäckwagen reisen. Kutsche im Reisezug? Die in den ersten beiden Jahren gezählten «Equipagen» (Strassenfahrzeuge) waren wohl eher Lieferungen vom Fabrikanten zum Besteller als mitgeführte Kutschen betuchter Reisender.

Nordostbahn. Schweizerische 33] Bulach: Regensberger Babn.

Den Inhabern bon Obligationen auf Die Gifenbahnunternehmung Bulad.Regen berg wird hiemit angezeigt, bag bas Ergebniß ber Rechnung über ben Betrieb diefer Unternehmung mabrent bes 3abres 1870 bie Musgablung einer Binebivibenbe nicht gestattet und bag in Folge beffen ber Binecoupon Rc. 7 babinfallt. Burid, ben 30. Dezember 1870. Die Direktion der fdweizerifden Rordoftbabn.

triebsergebnisse zu Handen der einheimischen Obligationäre kommentiert.

In der Presse wurden monatlich die Be-

# Aus dem täglichen Betrieb

### Journalistenbericht

Kurze Zeit nach der Eröffnung der neuen Bahnlinie wollte ein Berichterstatter der «Neuen Zürcher Zeitung» (NZZ) die beiden neu erschlossenen Bezirks-Hauptorte des Unterlands erkunden. Bei der ersten Fahrt fand er Bülach ein zwar recht hübsches Städtchen, das iedoch «von üblen Düften» durchweht sei, herrührend von den vielen Miststöcken. Sogar an der Hauptgasse seien welche vor den Häusern aufgeschichtet. Die zweite Fahrt führte ihn nach Dielsdorf. Er scheute die Mühe nicht, in das hochgelegene Regensberg zu steigen. Ein reichlich grasbewachsener Burgplatz liess ihn vermuten, das Städtchen sei für eine längere Belagerung wohl gerüstet, denn die in der Stadt weidenden Kühe könnten die Regensberger über geraume Zeit ernähren.

### Winterfreuden - Winterleiden

### Eislauf auf dem gestauten Neeracher Ried

«Am 5. Januar 1868, einem Sonntag, hat die Bahn gegen tausend Leute aus der Stadt dem kleinen Eismeer Niederglatt - Höri - Neerach zugeführt. Eine Musik hatte die Gefälligkeit, am Bahnhof die Ankommenden zu empfangen». Am folgenden Sonntag brachten die Züge nahezu zweitausend Personen. Eine Musik begleitete sie von der Station bis zur Eisfläche. Abends vor Abfahrt des Zuges wurde ein «artiges Feuerwerk» abgebrannt.

Ein Jahr später, am Sonntag 26. Januar 1869, wurde die Eisfläche zwischen Niederglatt und Neerach von Zürchern so stark besucht, dass zu deren Beförderung zwei Züge mit vier Maschinen erforderlich waren.

### Heizung

Am 13. Dezember 1865 fiel erster Schnee, die Lägern war weiss, «Ab 20. Dezember haben wir auch auf unserer Eisenbahn geheizte Wagen, wofür der Direktion bestens gedankt wird.»

### Schneeverwehung im Unterland!

Am 21. Januar 1879 hatte ein Sturm im Einschnitt zwischen Nieder- und Oberglatt soviel Schnee angehäuft, dass der 6-Uhr-Zug abends stecken blieb und erst nach 3 Stunden durch zwei Hilfsmaschinen wieder flott kam.

# Extrazüge, Massenandrang und unzufriedene Kunden

Zirkusextrazug

Am 22. Juli 1866 fuhr nach Beendigung der Vorstellung des amerikanischen Zirkus Bell and Myers um 10 Uhr nachts ein Extrazug von Bülach nach Dielsdorf.

### Schützenfest

Vom 13, bis 23, Juli 1872 brachte das 24. Eidgenössische Freischlessen in Zürich beträchtlichen Personenverkehr auf die B.R.: «Über das Eidgenössische Schützenfest hat unsere Gegend ihrer Bahn den Namen «Erdäpfelbähnli» abgeschafft. Sie konkurrierte flott mit den grossen Bahnen, man muss sie gesehen haben, die Menge Volkes, welche dem Bülacher Bahnhof zuströmte. Vornehmlich gaben die Rorbasser Talbewohner Zeugnis, dass der Weg nach Zürich sie in gerader Linie über Bülach führt. Die Rafzerfelder zeigten in grosser Zahl, wie erwünscht ihnen eine Fortsetzung der Linie von Bülach nach Schaffhausen sei, oder dass wenigstens die von Winterthur beanstandete Linie Embrach - Bülach - Eglisau baldmöglichst ausgeführt werde. (\*) Am 21. Juli 1872 sollen in der Frühe gegen 400 Personen aus Niederglatt, Stadel oder Weiach per Wagen zum Schützenfest gewallfahrtet sein, weil sie vor 8 Tagen in Niederglatt ergrämt von 6 bis 9 Uhr warten mussten. Und sie hatten recht. Es wäre ihnen am 21. wieder gleich gegangen, denn schon in Bülach füllten sich um 6 Uhr morgens 26 Wagen mit Passagieren. Es war ein Zug, der im Bahnhof lange nicht ganz einfahren konnte und der Abend führte in drei ebenfalls gewaltigen Zügen die voll Freude gestimmten Festbesucher wieder den heimischen Dörfern zu.»

Ausser einem Extrazug der NOB für den 14. und 21. Juli 1872 inserierten Fuhrhalter Fahrgelegenheiten ab Kaiserstuhl um 4.50 Uhr morgens für 1.50 Fr. und ab Weiach 4.30 Uhr morgens für 1.20 Fr., beide boten Rückfahrgelegenheit am Abend.

### Betriebsstörungen

Entgleisung

Am 12. September 1867 drohte dem 9 Uhr Zug ein Unglück. Ein Maler hatte «unwissend in Oberglatt einen Nagel falsch in die Weiche bei Hofstetten wieder eingesetzt. Der Umsicht des Lokomotivführers Herr Aeberli war zu verdanken, dass ausser des Entweichens der Maschine, eines beladenen Koh-

lenwagens und von zwei Waggons kein grösseres Unglück geschah».

### Sturz von der Lokomotive

Am 25. Oktober 1868 fiel Heizer Kunz beim Ölen der Maschine während der Fahrt auf die Bahn. «Der linke Fuss wurde ihm abgeschnitten und sein Körper wurde vom Hundekasten am Gepäckwagen gewälzt und geguetscht. Der Unglückliche starb einige Tage danach an den Verletzungsfolgen im Spital.»

Am 6. August 1869 war «beim oberen Wärterhäuschen in Rümlang der Damm in Folge eines mächtigen Gewitters durchbrochen und die Schienen hingen auf zirka 15 Fuss (4,5 m) frei. Der Mittagszug von Zürich konnte schon wieder durchfahren».

Am 17. November 1875 bei Regenwetter wurde bei der Brücke Niederglatt der Damm unterspült, ein Zug konnte nicht passieren und es kam zu Verspätungen.

Am 14. Juni 1876 führten die Flüsse Hochwasser und «bis Redaktionsschluss traf kein Zug in Bülach ein».

### Lokomotivdefekt

Am 8. Juli 1876 «versagte die Lokomotive des Morgenzugs nach Bülach wegen eines Zilinderschadens in Rümlang. Der Zug erreichte Bülach mit der Lokomotive des Dielsdorferzugs, der in Oberglatt auf den Anschluss wartete, eine halbe Stunde zu spät. Die Dielsdorfer mussten warten, bis eine Hilfslokomotive herbeibeordert war.»

### Kriegsfolgen 1870/71

An einem Sonntagnachmittag im Februar 1871 führte die Eisenbahn dem Unterland zwei Transporte von internierten Franzosen zu. Die erste Abteilung von 300 Mann nebst nötiger Wachmannschaft war für Bülach bestimmt. Der zweite Transport musste über den Dettenberg nach Embrach marschieren.

# Konkurrenz durch den Strassenverkehr!

Im Kommentar zum mässigen Betriebsergebnis des Septembers 1866 heisst es: «Der Güterverkehr könnte noch besser sein, wenn nicht soviel per Achse nach Zürich geführt würde.»

# Ausbaupläne

An einer Eisenbahnversammlung in Eglisau am 24. November 1869 meinte

Nationalrat Fr. Scheuchzer aus Bülach, «nur durch eine Fortsetzung der Bülach -Regensberger Bahn könne man eine grössere Rentabilität erwarten und aus der Zinskalamität herauskommen.»

Am 2. August 1871 wurde im aargauischen Oberehrendingen eine Versamm-

### Literaturverzeichnis

- Atlas der Schweizerischen Nordostbahn, Bahnbauingenieur, Band II Pläne 1868
- Bahnen und Bahnhöfe in Luzern, W. von Andrian, Minirex Luzern 1991
- Bericht an die Eisenbahnkommission des Regierungsrates des Kantons Zürich von Fritz Seitz, Ingenieur und J. Wild, Strasseninspektor, vom 22. September 1862
- Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen 1847 - 1966, Alfred Moser, Birkhäuser Basel, 1967
- Der direkte Weg von Paris nach Konstantinopel führt durch den Dettenberg, Neujahrblatt der Lesegesellschaft Bülach, 26. Jahrgang, 1976
- Eine eisenbahnhistorische Trouvaille, Neue Zürcher Zeitung 8./9. Januar 2005
- Festschrift auf die Eröffnung der Eisenbahn Oerlikon - Bülach -Dielsdorf, den 30. April 1865, J.U., Buchdruckerei Bülach
- Gruss aus Bülach, Neujahrblatt der Lesegesellschaft Bülach, 25. Jahrgang, 1976
- 125 Jahre Eisenbahn Zürich -Bülach, Hans Hofer, Neues Bülacher Tagblatt, 16. Mai 1990
- NOB Rollmaterialverzeichnisse 1863, 1865, 1872
- Pferdebahn in die Bezirke Bülach und Regensberg, 1861 gedruckt bei Fr. Scheuchzer Bülach
- SBB Historic, Archiv Kreis III; Werkstattkorrespondenz NOB
- Uebersicht der Längen-, Flächen-, Hohlmasse, Gewichte und Münzen aller Länder der Erde, Eduard Andreas Baumann, Zürich 1851
- Periodica:
  - · Geschäftsberichte der Schweizerischen Nordostbahn und der Bülach-Regensbergerbahn 1862 - 1876
  - Bülacher Volksfreund 20. Juni 1866 - 13. Juli 1870, Bülach-Regensberger-Volksfreund 16. Juli 1870 - 12. Juni 1872, Bülach-Dielsdorfer-Volksfreund 15. Juni 1872 - 1876.
  - Bülach-Regensberger -Wochenzeitung 1864 - 1866

<sup>\*</sup> Diese Bemerkung spielt auf den Streit zwischen Winterthur und der NOB um die Linienführung der Winterthur-Waldshuterlinie durch die Wagenbreche oder den Dettenberg an.

Jahr	Personen		Gepäck	Viseb	Güter	Equipagen	Tir.	gebnis	Dividende	Benerkungen
	II. CI	III.CL.	ctr.	Stick	CET	Stück		Fr.	2	Contrological
1865	10*196	981744	27475	11342	143*069	6	¥	421793	13/4	Betrieb 8 Monate
1.866	10*574	124*858	37940	1'415	198*551	12		25'603	3/3	schlechtes Wetter
1867	8*664	115'716	4'428	1'419	161*276	-		71360		Cholera 1)
1868	10*049	128'900	41120	21152	181 1804	-	100	51255		Marktoige gestriche
1869	10,000	1271922	37871	1'808	169*236	-	100	51353		2)
1870	8*592	132*513	A <sup>1</sup> 788	21068	197*021		-	11921	-	3)
1871	81899	154*082	31934	21745	2001912		+	3'462	2	4)
1872	81981	1821384	5'083	2'495	260'173	-	+	321757	4/5	5)
1873	10'150	1971949	51873	3*136	3711076	-	+	43*798	12/5	6)
1874	14*754	213*705	8'511	31272	894*641	-	4	83*792	34/5	7)
1875	191642	270'145	91563	31436	1'612'115	m -	4	142'056	6	63
1876	22*838	290*175	10'423	31376	1'371'173	-		120 7792	6	9)

- farkträge Dienstag und Freitag, ab 1.6. 14.10. Marktrug Preitag, Sonn- und Festtagsrag
- 2) Sonntagoertrazigo in Sommerfahrplan 1865, 1866 gestrichen, ab 1867 jeden Jahr von 1.6, 14,10
- 3) täglicher 4, Zug ab 1.6. am 25.7. wieder eingemtellt, kriegebedingter Kohlessmagel
- 4) Retourrabatt von 20% muf 35 % erhöht. 1.6. 15.10. 4. Zug täglich (deckte Kosten)
- 5) 5.5. 31.12. 4. Zug täglich
- 6) Zürich Bülach 4 Züge, Cherglatt Dielederf 7 Züge ganzes Jahr, bereits ab 1.5. 14.10. Schniagszug
- 7) Bahahaute Winteribur Koblenz verdoppelte Güterverkehr
- 8) nochmals verdoppelter Güterverkehr, Schiemenauswechslung Oberglatt Bülach und Oberglatt Dieladorf Ausweiche und Stumpengeleine in Glattbrugg
- 9) trotz vermindertem Überschuss 65 Dividende durch Zuschese der NOB wegen bevorstebender Obligationenrückzehlung, Signalscheiben.

Konzessionen für: Zürich – Gundetswil (-Romanshorn) Zürich – Zug – Luzern Winterthur – Koblenz		Konzession für: Dampfeisenbahn II, Classe Oerlikon – Bülach mit Zweig Oberglatt – Dielsdorf		
Züge führen drei Wagenklassen: I. Classe Sitz und Lehnenpolster II. Classe Sitzpolster III. Classe Holzbänke auf Gesuch hin können Schnellzüge nur I. und II. Classe führen.		Züge führen nur zwei Klassen entsprechend der II. und der III. Classe der NOB		
Geschwindigkeit: soll 5 Wegstunden in der Zeitstunde (24km/h) betragen		soll 4 Wegstunden in der Zeitstunde betragen (19,2 km/h) für die Zweiglinie: 1 Wegstunde in einer halben Zeitstunde (9,6 km/h)		
Tarif: Personen: I. Cl. 50 Rp. pro Schweizer II. Cl. 35 Rp. pro Schweizer III. Cl. 25 Rp. pro Schweizer	gleich			
20% Rabatt für Retourfahrt gl	eichenta	gs, Kinder bis 10 Jahre die Hälfte		
Vieh, Reittiere, Pferde, Maultiere, Esel Grossvieh, Stiere, Ochsen, Kühe Kleinvieh, Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen, Hunde	89 Rp. 40 Rp. 15 Rp.	112 Rp. 56 Rp. pro Stück und Stunde 21 Rp.		
		Bundesbeschluss: Konzession für Bau und Betrieb einer von Oerlikon nach Bülach führenden Lokomotiveisenbahn		

«Es bleibt der Gesellschaft (B.R.) freigestellt, auch auf der Zweigbahn nach Dielsdorf den Lokomotivbetrieb in beliebigem Umfange einzuführen, wie sie hinwieder auf der Bahnstrecke Oerlikon – Bülach, auf welcher für die konzessionsmässigen Züge Lokomotivbetrieb II. Classe in Anwendung zu bringen ist, allfällige weitere regelmässige oder ausserordentliche Fahrten mit Pferden zu bewerkstelligen befugt ist.»

chweizer Masse und Gewic	hte um 1860:			
1 schweizerischer Fuss	0,3 m	1 Zentner (ctr)	50 kg	
1 Schweizer Stunde	4800 m	1 Saum	150	
1 Ruthe = 10 Fuss	3 m	1 Quadratruthe	9 m²	
1 Schachtruhte = 1 Quadr	atruthe x 1 Fuss	2,7 m <sup>3</sup>		

lung durchgeführt, die eine Eisenbahn Dielsdorf - Döttingen vorschlug, deren Realisierung «auch der Eisenbahn Dielsdorf - Zürich zu wünschen wäre».

Im Sommer 1873 wurden die Kosten für den Umbau der bestehenden Eisenbahn zweiter Klasse in eine solche erster Klasse auf rund 1115000 Fr. geschätzt, der mit Baubeginn am Eglisauer Viadukt ausgeführt werden sollte.

# Weiterer Verlauf und Spuren

Die Bahn Oerlikon - Bülach und Dielsdorf blieb auch als in die NOB integrierte Strecke eine «Bahn II. Classe». Mit 4 Zugspaaren blieb ihre Frequenz im Vergleich zu den andern Bülach bedienenden Strecken bescheiden. Nach Waldshut und nach Baden über Buchs ZH fuhren bis 1879 5 und nach Winterthur sogar 7 Zugspaare. Die Rheintalbahn wurde von einem Schnellzug bedient und es gab direkte Züge Winterthur -Baden über Bülach. Der Schnellzug und die Personenzüge führten auch Abteile I. Klasse auf diesen 1876 und 1877 eröffneten Strecken. Die Eisenbahnkrise zwang dann allerdings 1879 zur Reduktion der Züge nach Waldshut und Baden, diese letzten verloren auch die I. Klasse.

Die Benachteiligung der für Bülach wichtigsten Zürcher Strecke änderte erst 1897 mit der Eröffnung der Strecke Eglisau - Neuhausen, der natürlichen Fortsetzung der B.R. nach Norden. In diesem Jahr wurden «Blitzzüge Zürich -Berlin» eingeführt, im Jahr 1898 sogar mit Speisewagen. 1900 kam Bülach endlich zu einem definitiven, einem Bezirkshauptort würdigen Bahnhofgebäude. Ab 1928 wurde elektrisch gefahren. 1980 erhielt die bereits 1877 doppelspurig planierte Strecke Bülach -Niederglatt ihr zweites Geleise, das 1985 bis Oerlikon verlängert wurde. Der Dielsdorfer Ast wurde 1891 bis nach Niederwenigen verlängert und bekam 1960 als eine der letzten SBB-Linien elektrische Traktion, 1990 verkehrte erstmals die S 5, und das Wehntal kam endlich in den Genuss direkter Züge nach Zürich.

Von den ursprünglichen Stationsgebäuden stehen lediglich noch jene von Niederglatt und Dielsdorf als Teil der dortigen Güterschuppen. In Glattbrugg wurde der Schuppen von 1865 kürzlich für den Bau der Glatttalbahn abgebrochen.

In Bülach heisst das Gelände der Lindenhof-Schulhäuser «alter Bahnhof», und bis in die 80er-Jahre konnte man am Haus gegenüber dem Schulhaus «Lindenhof Ost» über zwei Türen «Zur Eisenbahn» lesen, den Namen der ehemaligen Wirtschaft beim Bahnhof.

Dem aufmerksamen Beobachter fällt auf, dass der Aushub für die Gemeindescheune am Fuss des Lindenhofs einige Meter zu lang ist. Dort lag einst die Weiche, über welche die Lokomotiven von den ankommenden Zügen zur Drehscheibe fuhren.

1868 hatten die Spanischbrötlibahnwagen auf der B.R. endgültig ausgedient und wurden abgebrochen. 20 Wetzlichdrehgestellpaare wurden in den folgenden Jahren zum Bau von Stationsrollwagen verwendet. Ein derartiges Gefährt kam 1936 zur Firma Blockmetall AG in Buchs ZH. Es trug eine Tafel mit der Inschrift «Rollwagen Nr. 1» und wurde gelegentlich zur nahen Station Buchs - Dällikon gestossen. Als die Firma 2002 aufgab, wurde der Rollwagen auf einem Stumpengeleise neben dem Bahnübergang abgestellt. Dort erweckte er die Aufmerksamkeit interessierter Beobachter. Es gelang einwandfrei, Räder und Achshalter samt Holzbremsklötzen als Teile von Original-Spanischbrötlibahnwagen zu bestimmen. In einer Hauruckaktion wurde der Rollwagen am 27. Januar 2004 vor der Verschrottung gerettet und an den Katzensee gebracht - die eisenbahngeschichtliche Sensation des Jahrs 2005. Besucher der Dampfbahn Katzensee können die von späteren Anbauten befreiten Originalteile aus der Frühzeit der Eisenbahn vom Rundkurs der Miniatureisenbahn aus bewundern.

### Dank

Mein herzlicher Dank für die Unterstützung bei der Suche nach Dokumenten, beim Verfassen des Textes und für die elektronische Bearbeitung geht vor allem an Herrn Werner Hardmeier, Rümlang.

Danke auch an die ZKB, für ihre grosszügige Unterstützung dieser Schrift.

Ausserdem waren mir behilflich:
Herren Hauser und Ledermann,
Infothek SBB, Bern, Frau Dr. Hermann,
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
Herr Ernst Huwyler, Regensdorf
Herr Thomas Neukom,
Staatsarchiv des Kantons Zürich
Herr Kurt Niederer, Baden
Herr Jürg Raidt, Baden
Herr Rudolf Wullschleger, Bundesamt
für Metrologie, Bern-Wabern

### Bezug zum Preis von Fr. 12.zuzügl. Versandkosten:

- Altstadt-Buchhandlung, Hintergasse 1 8180 Bülach, Tel. u. Fax: 044 862 19 10 altstadt-buchhandlung1@bluewin.ch
- Schweizerische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGEG www.sgeg.ch, info@sgeg.ch
- Dr. Rainer Siegenthaler
   Unt Gstücktstrasse 14a, 8180 Bülach
   Tel.: 044 860 09 29



Rollwagen Nr. I der Blockmetall AG Buchs, Buchs — Dällikon 17. Dezember 2003 (Photo Ernst Huwyler, Regensdorf)



Modell des Bahnhofs Bülach an der Mühlegasse (1865 – 1876) im Massstab 1:160, von Hans Bendel, Schaffhausen, 1976 (Lesegesellschaft Bülach)

# Die ZKB – seit 1870 für Zürich am Zug.

www.zkb.ch

