

150 Jahre Bahnhof Zürich Affoltern

1877 – 2027

Quartierverein Zürich Affoltern

Pia Meier und Walter Aeberli

ENTWURF

Vorwort SBB

ENTWURF

Vorwort

Das kleine schmucke Häuschen gross angeschrieben KuBaA direkt neben den Gleisen der Furtallinie ist nicht nur wegen seiner Lage, sondern auch architektonisch klar ersichtlich als ehemaliges Bahnhofsgebäude von Zürich Affoltern. Es wurde 1877 von der Schweizerischen Nationalbahn gebaut. Zur Eröffnung stand dort ein eingeschossiger, dreiachsiger Holzschuppen, eine Architektur, die oft in der Anfangszeit des Bahnbaus auf kleineren Zwischenstationen als provisorisches Aufnahmegebäude erstellt wurde. 1909 wurde dieser zum heutigen Stationsgebäude umgebaut, welches im kommunalen Inventar ist. Die schlichte Baumeisterarchitektur mit Einbezug des Holzschuppens gibt dem Bahnhof den Charakter einer typisch ländlichen Station, der einzigen dieser Art auf Stadtzürcher Boden. Es ist aber auch wichtig, dass das Gebäude heute als Kulturbahnhof einer neuen Nutzung zugeführt werden konnte. Der Bahnhof ist zentral für die Mobilität der Affoltemerinnen und Affoltemer. Die S6 und S21 sind heute die schnellsten Verbindungen in die Innenstadt. In den 2030er Jahren sollen dank der geplanten Perronverlängerung noch mehr Menschen transportiert werden können.

Dass das Bahnhofsgebäude Zürich-Affoltern im Jahr 2027 sein 150-Jahre-Jubiläum feiert, ist der Grund für diese Festschrift. Sie beschäftigt sich aber nicht nur mit dem ehemaligen Bahnhofsgebäude, sondern auch mit dem Umfeld und der heutigen Bahnstation. Ich danke Walter Aeberli für seine intensive Recherche. Weiter freue ich mich, dass André Mathez, Raphael Felber und Nadia Stalder sich für Interviews zur Verfügung gestellt haben. Es ist ein umfassendes und einzigartiges Werk entstanden, das die Geschichte vom Bahnhof Zürich Affoltern für die Nachwelt zusammenfasst.

Pia Meier, Präsidentin Quartierverein Zürich Affoltern

Inhaltsverzeichnis

1. Die Nationalbahn baut einen Bahnhof
2. Die Nordostbahn übernimmt
3. Erste Elektrifizierung
4. Industrien rund um den Bahnhof
5. Militärverkehr auf der Furttallinie
6. Unterführung, Überführung oder nichts
7. Variantenstudie für Unterführung
8. Dienst am Bahnhof Zürich Affoltern
9. Volle Verantwortung für den Betrieb
10. Loki-Fest
11. Doppelspurausbau
12. Zugunglück im Jahr 1994
13. HOP! Affoltern
14. Bahnhofsgebäude wird Kulturbahnhof
15. Bahnstation wird aufgewertet
16. Blick in die Zukunft

1. Die Nationalbahn baut einen Bahnhof

Walter Aeberli

1872 war das Jahr, in dem der Wasserspiegel der beiden Katzenseen um einen knappen Meter abgesenkt wurde. Die erste Melioration im Regensdorfertal war eben im Gange. Das Wasser der beiden Seen floss künftig nicht mehr im Katzenbach Richtung Seebach, sondern durch einen neu gegrabenen Einschnitt zum Furtbach und weiter zur Limmat.

Affoltern bei Höngg, wie die Ortschaft damals offiziell hiess, zählte knapp 800 Einwohner, wie Spillmann in der «Geschichte Zürich-Affolterns» berichtet. Es war eine arme Bauerngemeinde mit höchst bescheidener Steuerkraft, die streng aufs Geld achten musste.

Die Gemeindeversammlung vom 27. Oktober 1872 wurde von Bezirksrichter Bader aus Affoltern darüber informiert, was an einer Orientierungsversammlung in Regensdorf zu hören gewesen war: Die geplante Bahnlinie würde von Seebach aus Richtung Köschenrüti nördlich an den Katzenseen vorbei und weiter gegen Otelfingen und Baden verlaufen – also in beträchtlicher Distanz neben Unteraffoltern (). Sie war Teil einer weitgezogenen Bahnlinie, die auf direktem Weg «Vom Bodan zum Léman» durch das ganze schweizerische Mittelland führen sollte. Dabei sollten die grossen Städte mit ihren «Herrenbahnen» umfahren werden. Die Idee entstammte den Köpfen einiger demokratischer Winterthurer Politiker, die nach ihrem überwältigenden Sieg in der Abstimmung von 1869 betreffend eine neue Zürcher Kantonsverfassung ihrer Kantonshauptstadt Paroli bieten und Winterthur zum Sternpunkt eines schweizerischen Eisenbahnnetzes – einschliesslich Lukmanier- oder Splügel-Tunnel – machen wollten.

Begreiflicherweise war die Affoltemer Gemeindeversammlung an einer Bahnlinie «nahe Katzenrüti» wenig interessiert; sie

wählte daher vorerst eine Siebner-Kommission und beschloss drei Wochen später auf deren Anraten eine Subvention von 10'000 Franken an die neue Bahnlinie – allerdings mit vier Bedingungen. Darunter war auch die Bedingung einer eigenen Bahnstation Affoltern, an der «sämtliche Bahnzüge wie an anderen Orten» anzuhalten hätten.

An der Gemeindeversammlung vom Juni 1873 war die Stimmung bereits gekippt: Nichts weiter war gegangen. Und da die neue Bahnlinie keine bessere Verbindung zur Stadt bringen könne, wollte sich Affoltern mit überhaupt keiner Subvention daran beteiligen.

Theodor Ziegler, eine leitende Persönlichkeit der Bahngesellschaft, teilte dem Gemeinderat Affoltern im Juli 1874 mit, für die Erstellung einer Station Affoltern sei eine Aktienzeichnung von «mindestens 30 bis 35 Tausend Franken erforderlich». Der Gemeinderat beschloss daraufhin, der Gemeindeversammlung keinen entsprechenden Antrag zu stellen, sondern vorerst einmal abzuwarten, wieviel denn Privatleute aus Affoltern zu zeichnen bereit seien.

Eine ausserordentliche Gemeindeversammlung kam im August 1874 auf Betreiben einiger Stimmberechtigter zustande. Private aus dem Unterdorf hatten bereits 7'000 Franken gezeichnet. Nun standen sich ein Antrag von Bezirksrichter Bader («kein Geld!») und des Wirts Jacob Schumacher («seitens der Gemeinde 10'000 Franken Subvention») gegenüber. Baders Antrag wurde angenommen.

Zwei Monate später fand eine zweite ausserordentliche Gemeindeversammlung auf Betreiben von nicht weniger als 50 Stimmberechtigten statt. Von Privaten seien bereits 10'000 Franken gezeichnet worden; nun sollte die Gemeinde weitere 10'000 Franken, ja sogar 15'000 Franken zeichnen. Bader, zwar nicht mehr im Amt als Bezirksrichter, stellte den Gegenantrag auf Abweisung; die Versammlung folgte Bader.

Im Dezember 1875 wurde nach diversen Projektänderungen ein neues Bahntrasse ausgesteckt; es verlief nun zwischen Ober- und Unter-Affoltern. (Eigentlich entsprach es dem heutigen Streckenverlauf.) Dem Gemeinderat lag ein gedruckter Antrag der Bahngesellschaft vor, 50'000 Franken in Form von Aktien zu zeichnen – ein gewaltiger Betrag! Zwei Gemeinderäte nahmen an der Generalversammlung in Winterthur teil.

Im Januar 1875 hatten sich nämlich in Winterthur zwei Bahngesellschaften zur sogenannten «Nationalbahn-Gesellschaft» (SNB) zusammengeschlossen: die Ostsektion (von Winterthur nach Etwilen und von da aus in einem ersten Zweig nach Singen mit Anschluss an das süddeutsche Eisenbahnnetz und mit einem zweiten Zweig nach Konstanz) mit der Westsektion (Winterthur-Zofingen). Getreu der Idee «Vom Bodan zum Léman» beabsichtigte man, die Bahnlinie von Zofingen aus nach Lyss weiterzuführen, dort an die vorhandenen Bahnlinien anzuschliessen und über Murten und Avenches wenigstens bis nach Palézieux nicht weit vom Genfersee weiterzuführen – doch dieser Traum ging schliesslich wegen ungenügender Rentabilität nicht in Erfüllung

...

Die beiden Affoltemer Gemeinderäte vernahmen im Dezember 1875 in Winterthur zu ihrem Erstaunen, es hätten «einflussreiche Persönlichkeiten hiesiger Gemeinde schon früher» eine Summe von 50'000 Franken zugesichert.

Ernüchtert stellte im September 1876 der Gemeinderat Affoltern bei der Durchsicht neu eingegangener Pläne fest, dass darin keine Station Affoltern vorgesehen war. Einstimmig beschloss er, der Bahngesellschaft Wiedererwägung vorzuschlagen. In einem Brief wies er auf die misslichen Verhältnisse der Gemeinde hin: Die «Steuerquote von alljährlich 7 bis 7½ Promille» war eine der höchsten im Kanton; auch habe Affoltern «keine Nutzungsgüter wie andere Gemeinden in diesem Thal», womit Waldungen gemeint waren. Die Antwort aus Winterthur

liess nicht lange auf sich warten: Eine «diesfällige Kostenberechnung» weise für eine zusätzliche Station einen Aufwand von 64'000 Franken nach, sodass Affoltern ganz bestimmt 50'000 Franken in Aktien zeichnen müsse. Diese Situation wurde der Gemeindeversammlung vom 1. Oktober 1876 vorgelegt. Diese stimmte dem Antrag des Gemeinderates zu, sich «mit einer unseren ökonomischen Verhältnissen angemessenen Summe» – was immer das heissen mochte – an der Bahn zu beteiligen und sich gleichzeitig an den hohen Zürcher Regierungsrat zu wenden, um eine Bahnstation zu einem geringeren Preis zu erlangen. So geschah es denn auch, denn die Affoltemer wollten eine eigene Bahnstation!

Anstelle des Regierungsrats berichtete die Direktion der öffentlichen Bauten über das Ergebnis ihrer Verhandlungen mit der Bahngesellschaft. Diese verlangte nun noch 30'000 Franken. Die Gemeindeversammlung vom 17. Dezember 1876 beschloss daraufhin immerhin, mit zwei Bedingungen wenigstens 15'000 Franken «behufs Erstellung einer Station in Aktien zu übernehmen». Dem stimmte die Bahngesellschaft zu, sofern dieser Betrag bis Ende Januar 1877 einbezahlt werde. Die Gemeinde Affoltern erhielt diesen Betrag von der Zürcher Kantonalbank; allerdings mussten ihr zwei honorige Affoltemer für diesen Betrag bürgen. Das Einlenken seitens der Bahngesellschaft kann man sich aus Sicht der nachfolgenden Entwicklung erklären: Finanzknappheit! Da war die Bahn auch für aller kleinste Zahlungen noch so dankbar ...

Der eigentliche Bahnbau ging überraschend speditiv vonstatten: Schon am 5. September 1877 folgte die Eröffnung der Linie von Zofingen nach Baden; da waren ein paar Affoltemer dabei. Am 10. September 1875 fand die Belastungsprobe der Limmatbrücke zwischen Wettingen und Baden mit acht Lokomotiven statt. Und am 15. Oktober 1877 wurde die Bahnlinie von Winterthur nach Baden(-Oberstadt) eingeweiht. In Affoltern gab's ein lärmiges Fest – nicht zuletzt für die Schuljugend. Der Gemeinderat hatte nämlich einige

Tage vorher beschlossen, man wolle «sich einige Pfund Pulver nicht reuen lassen». Und in Winterthur gab es ein Festbankett.

Aber die Rentabilität der Bahnlinie war bedenklich: Während am Eröffnungstag von voll besetzten Zügen mit Gratis-Passagieren berichtet wurde, schilderten kritische Beobachter am Tag darauf: gähnende Leere. Es war dasselbe Bild wie auf der Ostsektion: Jene hatte im allerersten Betriebsjahr rentiert und später nie mehr. Die Westsektion brachte vom allerersten Betriebstag an nur Defizite. ()

Es ist nun am Platz, einen Blick auf das Verhalten der Konkurrenz zu werfen: Da sticht die erbitterte Feindschaft der Nordostbahn (NOB) mit dem fast allmächtigen Alfred Escher an ihrer Spitze gegen die Nationalbahn (SNB) hervor. Diese gipfelte in der Erstellung einer Bahnlinie von Bülach und Niederglatt über den Schwenkelberg nach Otelfingen und weiter nach Wettingen. Diese neue NOB-Linie war etwa 3 Kilometer kürzer als die SNB-Linie über Kloten; gemäss einem damals gültigen Gesetz mussten alle Güter aus und nach der Ostschweiz über diese Linie transportiert werden! Dazu kamen Schikanen der NOB auf dem Streckenabschnitt Otelfingen-Wettingen (wo die SNB ein zweites Gleis bauen musste) und – vor allem – auf dem gemeinsam benützten Bahntrasse von Winterthur nach Effretikon, wo sich die SNB ihre Zulassung vor Bundesgericht erstreiten und aber auch ein drittes Gleis neben den beiden NOB-Gleisen erstellen musste. Dazu kamen Schikanen im Bahnhof Winterthur, wo die NOB den Rangierdienst verweigerte.

Erstaunlich spät wurde das Projekt einer Bahnlinie von Seebach nach dem Hirschengraben in Zürich an die Furttaler Gemeinden herangetragen: In Winterthur hatte man schon um 1875 erkannt, dass es ein Fehler war, die Stadt Zürich umfahren zu wollen; eine Zweiglinie nach Zürich-Hirschengraben bot sich an – näher beim Stadtzentrum als der NOB-Bahnhof von 1847. Man liess daher den Ingenieur

Pollacsek ein Projekt ausarbeiten: Eine neue Bahnlinie würde vom Bahnhof Seebach (südlich des Buhnügels statt nördlich davon!) quer über das Oerlikoner Tal auf den Milchbuck verlaufen. Dort würde ein Bahnhof Wipkingen neu angelegt – mit einer Ausflugsmöglichkeit nach dem nahen Gasthof Waid! Endigen würde diese Zweiglinie in einem etagenförmig am Berghang angelegten Bahnhof Hirschengraben. Aber die Gemeindeversammlung Affoltern verweigerte am 25. November 1877 die 15'000 Franken, die Affoltern zugedacht waren; es war die Rede von «gedrückter Weltlage». Insgesamt scheiterte Pollacseks Projekt an der Finanzierung: Die dafür nötigen 3 Millionen Franken waren auf keine Weise zu beschaffen.

Im Januar 1878 konnte die SNB ihre gewaltigen Obligationenzinsen nicht mehr bezahlen. Daraufhin stellten 40 Gläubiger beim Bundesgericht den Antrag auf Zwangsliquidation der SNB. Diese wurde am 18./20. Februar 1878 ausgesprochen. Am 17. März 1878 diskutierte die Gemeindeversammlung Affoltern über die Deckung der Betriebskosten während der Liquidationszeit – denn keine der zum Teil finanziell schwer geschädigten Gemeinden wollte auf den Weiterbetrieb der Linie verzichten ... Es ging um 500 Franken, die in zehn Raten zu bezahlen wären. Das hingegen wollte die Versammlung nicht.

Eine Weiterentwicklung desselben Anliegens stand am 12. Mai 1878 auf der Traktandenliste der Gemeindeversammlung. Auf Affoltern entfielen diesmal insgesamt 400 Franken, die in zwei Raten an die Staatskasse zu bezahlen wären; die Versammlung stimmte zu. Und im Oktober 1878 schickte die Gemeinde Affoltern einen «förmlichen Verzicht» auf diese 400 Franken an den Kanton. Und mit einer allerletzten Abzahlung an die Zürcher Kantonalbank konnte im Juni 1882 die Gemeinde Affoltern das Kapitel «Nationalbahn» definitiv erledigen.

Der Rest ist schnell erzählt: Affoltern trat im Mai 1879 nicht der Konferenz von Nationalbahngemeinden bei, welche in Lenzburg gegründet worden war, um nötigenfalls die Bahn selbst zu erwerben. Eine erste Steigerung am 20. Februar 1880 verlief ohne Resultat, da mehrere Gemeinden von ihren Vereinbarungen zurücktraten.

An der zweiten Steigerung (15. März 1880) erwarben die Eidgenössische Bank in Bern die Ostsektion für 3,15 Millionen Franken und die Nordostbahn die Westsektion (Winterthur-Zofingen) für lumpige 750'000 Franken. Dass die Eidgenössische Bank ein paar Wochen später «ihre» neu erworbene Bahnlinie mit einem Verlust von 40'000 Franken an die Nordostbahn abtrat, mag dieses Intermezzo abrunden.

Der Bau der beiden Bahnlinien hatte über 31 Millionen Franken verschlungen. Die grossen Verlierer bei diesen Versteigerungen waren die vier «Garantiestädte» Winterthur, Zofingen, Baden und Lenzburg. Sie hatten sich für die Rückzahlung von Obligationen verbürgt. Speziell Winterthur trug während Jahrzehnten schwer an seinen Schulden, die anfänglich über 11 Millionen Franken ausmachten: Man hatte ein Darlehen vom Kanton Zürich aufgenommen und dafür zahlreiche Liegenschaften verpfändet. Erst 1954 waren Winterthurs Schulden abbezahlt; sie erhielt ihren Schuldschein zurück.

Zum 100-Jahr-Jubiläum anno 1975 war der unrühmliche Ausgang des Nationalbahn-Dramas schon fast vergessen. In Wettingen trafen Jubiläumszüge mit Dampflokomotiven aus Effretikon und Zofingen ein. Auch in Bassersdorf und Seebach gedachte man dieser Bahnverbindung. Sie wird auf den meisten Teilstrecken noch heute befahren. Und die Erstauflage einer Erinnerungsschrift für die Ostsektion war schon nach wenigen Tagen ausverkauft.

2. Die Nordostbahn übernimmt

Walter Aeberli

Während nun die Furttallinie fast 25 Jahre lang zum weitläufigen Netz der Nordostbahn gehörte, wurde Eisenbahngeschichte geschrieben: Die Gotthardlinie nahm auf der Strecke zwischen Luzern und Chiasso am 1. Juni 1882 den fahrplanmässigen Betrieb auf. Luzern war von Zürich aus über die seit 1865 bestehende Bahnlinie via Affoltern am Albis und Rotkreuz erreichbar. Schon im Jahr 1889 wurde auf dem Zürcher Bahnhofplatz ein Denkmal für den mächtigen Alfred Escher – sieben Jahre nach dessen Tod – errichtet, der den Bau dieser ersten transalpinen Bahnlinie mit seinen hartnäckigen, internationalen Verhandlungen überhaupt erst möglich gemacht hatte.

Die Nordostbahn (NOB) ging an den Ausbau ihres Netzes. 1875 konnte sie die Bahnlinie am linken Zürichseeufer eröffnen. 1876 wurde die Linie Winterthur-Bülach-Koblenz (AG) dem Betrieb übergeben. Im Jahr 1880 brach die NOB vorerst das dritte Gleis zwischen Winterthur und Effretikon ab, das die Nationalbahn hinterlassen hatte. 1882 folgte der Abbruch des zweiten Geleises zwischen Otelfingen und Wettingen. Sie hatte die Schuldenkrise der späten 1870er-Jahre überwunden und bezahlte schon im Jahr 1880 wieder eine Dividende von knapp 6%. 1897 wurde Schaffhausen nicht nur von Winterthur aus (ab 1857), sondern auch von Eglisau aus per Bahn erreichbar. () ()

Relevant war aber für die Furttallinie das 465 m lange Verbindungsgeleis, das von der Nordostbahn zwischen ihrer Bülacher-Linie und der früheren Nationalbahn-Linie Seebach-Kloten neu verlegt wurde: Wenigstens mit einer Spitzkehre beim Schärenmoos wurde nun von Seebach aus der Bahnhof Oerlikon erreichbar; diese Querverbindung wurde am 1. Juni 1881 in Betrieb genommen. Natürlich war das etwas kompliziert: Alle von Wettingen kommenden und dorthin

abgehenden Züge mussten in Seebach die Dampflokomotive umstellen; der Zug musste dann von der Lok bis zum Schärenmoos über die dortige Weiche hinausgeschoben werden, bevor er schliesslich das letzte Streckenstück Richtung Oerlikon zurücklegen konnte (). Die Seebacher achteten überdies darauf, dass die Bahnschranken am Westende ihres Bahnhofs nicht allzu lang geschlossen blieben. Mehrmals schickte der Gemeinderat Seebach deswegen einen geharnischten Brief an die Direktion der Nordostbahn.

Ein Eisenbahnunglück am frühen Morgen des 8. Januar 1885 beschreibt Reinhard Ochsner in seiner ‚Geschichte des Bahnhofs Seebach‘, die er um 1960 in den ‚Seebacher Nachrichten‘ unter Berufung auf die NZZ publizierte: An jenem Morgen, schreibt er, sei der Wettingerzug verspätet gewesen und eben im Begriff, die fragliche Rückwärtsbewegung vorzunehmen und auf das Zürchergleis überzusetzen, als der fahrplanmässige Winterthurerzug mit voller Kraft heranbrauste und den Wettingerzug von hinten rannte. Die Unglücksstätte habe ein furchtbares Bild der Verwüstung geboten: Den hintersten Güterwagen des Wettingerzugs hatte die auffahrende Lokomotive vollständig zerstört und, über dessen Trümmer weg, auch den nächsten Wagen ‚über den Haufen rennend und zerschmetternd, noch den angerannten Zug noch eine kurze Strecke vor sich her gestossen‘. Ein Personenwagen sei eingedrückt und umgeworfen worden. Die Insassen hätten mehr oder minder erhebliche Verletzungen erlitten. Man habe sie durch die eingeschlagenen Fenster des umgestürzten Wagens hervorziehen müssen. Zwar sei die auffahrende Lokomotive nicht entgleist, sodass ihr Lokomotivführer und der Heizer unverletzt blieben. Aber einem Bremser seien Fuss und Bein zermalmt und auch der Brustkasten verletzt worden. Zwei Personenwagen hätten sich ‚hoch aufgetürmt‘ und ineinander verschachtelt. Ein Güterwagen habe eine Ladung Schweizer Käse enthalten, deren Laibe nach allen Richtungen entrollt seien und teilweise unversehrt unter den Trümmerhaufen

geborgen werden konnten. – Der Lokomotivführer des auffahrenden Zugs sagte aus, er habe den Wettingerzug nicht sehen können, weil der Wind den Rauch der Lokomotive vor derselben hergetrieben habe. () ()

Mit der Projektvariante I wäre dieses Eisenbahnunglück gar nicht vorgekommen. Bereits 1880 war man nämlich auf die Idee gekommen, die Verbindungslinie von Seebach nach Oerlikon nicht mit einer Spitzkehre im Schärenmoos zu realisieren, sondern mit einer engen Kurve in einem langgezogenen Einschnitt im sogenannten «Kosakenhügel» (). Aber offenbar scheute die NOB-Direktion den Aufwand für die damit verbundenen Erdbewegungen; sie entschied sich lieber für das Neuverlegen einiger hundert Meter Bahngleise. Doch damit war die Projektvariante I nur aufgeschoben: Die enge Kurve am Ostende des Bahnhofs Seebach wurde im Jahr 1909 von den SBB realisiert; sie besteht bis heute.

Weitreichendere Folgen als das beschriebene Eisenbahnunglück bei Seebach hatte dasjenige von 1891 in Münchenstein, das international bekannt wurde: Die dortige, mangelhaft unterhaltene Birsbrücke brach unter der Last eines Extrazugs zusammen; nicht weniger als 71 Tote und viele Verletzte waren zu beklagen. Dem Unglück folgten eine strikte Regelung von Bauvorschriften, speziell bei der Materialprüfung, sowie die Erweiterung der Haftpflicht von Eisenbahn- und Dampfschiff-Unternehmen.

Mühsam gestaltete sich ein zweitägiger Streik der NOB-Angestellten am 12./13. März 1897: Die Streikenden verlangten vorerst den Rücktritt der NOB-Direktion, verzichteten aber schliesslich darauf. Dank der Vermittlung von Bundesrat Zemp wurde der Streik rasch beigelegt; die NOB-Direktion erfüllte die Forderungen der Streikenden.

Aber die Tage der Nordostbahn waren gezählt: In einer Volksabstimmung am 20. Februar 1898 beschloss das Schweizervolk die Verstaatlichung der grossen

Eisenbahnunternehmungen; am 1. Januar 1902 entstanden die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Betroffen waren nicht nur die Nordostbahn mit ihrer Bodenseeflotte, sondern auch die Centralbahn (Basel-Luzern), die Gotthardbahn (ab 1909), die Tösstalbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen und zwei Normalspur-Bahngesellschaften in der Westschweiz. Hingegen wurden die schmalspurigen Privatbahnen nicht verstaatlicht.

In Seebach schuf im Jahr 1899 ein von Rodolphe Steiner aus Zürich gegründetes Konsortium einen Anschluss für die nahe Maschinenfabrik Oerlikon (MFO, gegründet 1876) und für die benachbarte, 1895 gegründete Akkumulatorenfabrik. Darauf konnten die die ersten Probefahrten mit einer MFO-Neuentwicklung stattfinden, von der im nächsten Kapitel die Rede ist.

3. Erste Elektrifizierung

Walter Aeberli

In der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) hatten sie zu zweit eine gemeinsame Vision: die Zugförderung mit elektrisch angetriebenen Lokomotiven statt mit Dampflokomotiven: Es waren der MFO-Direktor Emil Huber-Stockar und der Physiker Hans Behn-Eschenburg. Am Anfang stand ein Gesuch an die im Jahr 1902 soeben verstaatlichten Bundesbahnen (SBB): Die MFO wollte auf eigene Kosten auf der wenig befahrenen Strecke Seebach-Wettingen Fahrversuche mit elektrisch angetriebenen Lokomotiven durchführen. Das bedeutete auch: diese Strecke mit einer Fahrleitung ausrüsten, die nötige elektrische Infrastruktur aufbauen und vor allem geeignete Lokomotiven zu konstruieren und zu bauen. Im Februar 1902 referierte Huber-Stockar vor der Zürcher Sektion des Ingenieur- und Architekten-Vereins (SIA) über solch neuartige Lokomotiven. Im März 1903 wurde in Bern eine «Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb» ins Leben gerufen.

Hiernach folgen wir gerne weitgehend der einschlägigen Schilderung auf der Website «Ortsgeschichtliche Sammlung Seebach»: Um 1900 herum war es ein verbreitetes Anliegen, die auf Flachlandstrecken elektrische Traktion auch auf Gebirgsstrecken einsetzen zu können. Man hatte zwar Erfahrung mit Gleichstrom- und Drehstrom-Antrieben, aber der Umgang mit Einphasen-Wechselstrom war zwar vielversprechend, aber weitgehend Neuland. Weiter steht da:

«Bern» antwortete zustimmend auf das Gesuch der MFO. Diese richtete sogleich eine von der SLM in Winterthur mechanisch ausgerüstete Lokomotive als eine so genannte Umformerlok aus; ein Asynchronmotor für Einphasen-Wechselstrom trieb einen direkt gekuppelten Gleichstromgenerator an, der die Fahrmotoren mit Strom

veränderlicher Spannung versorgte. Diese Lok wurde im Oktober 1903 betriebsbereit; sie konnte 250 Tonnen Anhängelast auf einer Steigung von 12 Promille mit 40 km/h befördern und erhielt schon bald den Kosenamen «Eva». Vorerst wurde sie mit 50-Hz-Wechselstrom aus dem Landesnetz betrieben (). Erst im Jahr 1907 wurde diese Umformerlok in eine Direktantriebslok umgebaut, wobei sie leichter und leistungsfähiger wurde.

Im Januar 1904 reichte die MFO beim Gemeinderat Seebach ein Gesuch betreffend Fahrversuche auf ihrem Anschlussgleis zum Bahnhof Seebach, dem sogenannten Steiner-Gleis, ein. Schon sechs Wochen später konnte der Gemeinderat im März 1904 zusammen mit weiteren Interessenten den Probetrieb auf dem Steiner-Gleis miterleben; dieses war inzwischen mit einer Fahrleitung und sogar mit einem kurzen Tunnel ausgerüstet worden, in dem die Befestigung einer Fahrleitung auf Tunnelstrecken erprobt werden konnte.

Im Februar 1904 meldete Hans Behn-Eschenburg den von ihm in der MFO entwickelten «Einphasen-Seriemotor mit phasenverschobenem Hilfsfeld» zum Patent an. Damit war ihm die Entwicklung eines direkt mit Wechselstrom niedriger Frequenz betriebenen Motors gelungen. Das Patent wurde denn auch mit der Nummer +30388 erteilt. Im Januar 1905 hatte die MFO auch die Strecke Seebach-Affoltern mit einer Fahrleitung ausgerüstet; der Versuchsbetrieb mit «Eva» konnte also bis dorthin ausgedehnt werden ()(). Im November 1905 hatte die MFO ihre Infrastruktur mit einer Umformerstation ergänzt, welche die Fahrleitung mit 15-Hz-Wechselstrom versorgen konnte. Im selben Monat nahm die MFO ihre zweite Elektro-Versuchslok in Betrieb, das «Mariannli». Diese Lok verfügte über einen symmetrischen Wagenkasten mit Stirntüren und über die neu entwickelten Wechselstrom-Motoren. Ab 1. Mai 1906 wurde der Versuchsbetrieb bis nach Regensdorf-Watt ausgedehnt. Ab Dezember 1907 war die ganze Strecke Seebach-Wettingen elektrifiziert; ab Regensdorf-Watt war eine

so genannte Kettenfahrleitung montiert, wobei der Fahrdraht – wie heute üblich – in kurzen Abständen an einem Tragseil aufgehängt ist. Die MFO konnte nun mit den SBB einen Vertrag abschliessen, in dem sie sich zur Führung fahrplanmässiger Züge auf dieser Strecke verpflichtete; sie erhielt dafür eine Entschädigung von 60 Rappen pro Zugskilometer. In Seebach wurde jeweils ein Lokwechsel nötig. ()

Dieser Probetrieb machte Schule: Ab 1907 beteiligten sich auch die deutschen Siemens-Schuckert-Werke mit einer eigenen, sechsachsigen Lok. Diese war zwar schwerer, brachte aber mehr Leistung auf die Schiene. Am 3. Juli 1909 endete dieser elektrische Probetrieb Seebach-Wettingen. Die Anlagen wurden abgebrochen, denn eine Studie der SBB hatte ergeben, dass die Weiterführung des elektrischen Betriebs aufwendiger wäre als die Wiedereinführung des Dampfbetriebs. Die beiden MFO-Loks wurden in Seebach remisiert.

Die erste Elektrifizierung der Furttallinie Seebach-Wettingen war eine Pionierleistung. Die MFO investierte dafür schätzungsweise mehr als eine Million Franken. Aber der Erfolg gab ihr recht: Der Siegeszug der elektrischen Lokomotiven mit hoher Fahrdratspannung und niedriger Frequenz ($16 \frac{2}{3}$ Hz) war nicht mehr aufzuhalten. Schon bald konnte die MFO Anschlussverträge seitens der im Bau befindlichen Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn verbuchen. Auch die Engadinerlinie der Rhätischen Bahn (Bever-Scuol) und die schmalspurige Bahnlinie im Maggiatal (Locarno-Bignasco) wurden von Anfang an elektrisch betrieben. Bei den SBB selbst wurde nach ersten Versuchsfahrten zwischen Bern und Thun (1919) die Bergstrecke Erstfeld-Biasca der Gotthard-Linie im Jahr 1920 mit ihren Kraftwerken Amsteg und Ritom auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Die Konkurrenzfirma Brown, Boveri AG in Baden experimentierte in jenen Jahren mit dem dreiphasigen Drehstrom: Bei der Gornergratbahn hatte sie damit gute

Erfahrungen gemacht. Der Simplontunnel und die Bahnstrecke bis Sitten wurden entsprechend ausgerüstet. Aber die Konstruktion einer zweidrahtigen Fahrleitung erwies sich als aufwendig, vor allem bei Weichen. Das Drehstrom-System konnte sich im Wallis bis ins Jahr 1930 halten.

Im Februar 1942 wurde der elektrische Betrieb auf der Furttallinie ein zweites Mal aufgenommen. Im Eröffnungszug reiste Bundesrat Nello Celio mit. Der Dampfbetrieb auf dem SBB-Netz verschwand im Mai 1960, also nach der Bahnstrecke Oberglatt-Niederweningen auch die Güterlinie Cadenazzo-Luino elektrifiziert wurde.

4. Industrien rund um den Bahnhof

Walter Aeberli

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts unternahm der Gemeinderat von Affoltern grössere Anstrengungen, um seine Gemeinde – nach dem Vorbild der Nachbargemeinden Regensdorf und Seebach – um den Bahnhof herum zu einem Industriezentrum zu entwickeln. Ein Anfang gelang ihm einige Jahre vor der Jahrhundertwende mit der Zuckersägerei Bachmann, an welche heute noch der Strassenname «Bachmannweg» erinnert. Wenige Jahre vorher hatte eine «Gesellschaft zur Herstellung von Dachpappe» Land neben dem Dorfbach gekauft; daraus entstand die Firma Süssmann AG, welche zurzeit in Regensdorf tätig ist.

Walter Mittelholzers Flugfoto vom April 1926 zeigt, wie weit sich dieses Industriezentrum bereits entwickelt hatte (): Man sieht Bachmann (gleich neben dem aufgestockten Bahnhofgebäude von 1909), Borsari, Süssmann, die Jules Kuhn & Cie. und die «Graffiti». Es fehlen einzig noch die Hallen der Firma Gauger, welche ab 1958 nördlich der Bahngleise eine erste Fabrikationshalle erbauen liess, wo vierzig Jahre vorher noch eine Gärtnerei ihre Felder hatte und wo heutzutage ein Schulhaus steht. Auch die CeCe-Graphitwerke entwickelten sich nach 1926 gewaltig mit immer neuen Fabrikhallen. Das ausgetrocknete Bett des Holderbachs verlief zwischen Borsari und Süssmann; sein Wasser war schon 1925 in die Bahnhofstrasse (die heutige Zehntenhausstrasse) umgeleitet worden, sodass nun der frühere Bachlauf entlang der Wehntalerstrasse trocken dalag.

Zurück zur Zuckersägerei von Eduard Bachmann: Dort waren etwa ein halbes Dutzend Frauen beschäftigt. Als sich in der Regennacht vom 22./23. Dezember 1918 das Wasser des Holderbachs mit viel Geschiebe am Rechen beim Restaurant

Schmidte beim Dorfplatz staute, lief es über die Wehntalerstrasse und setzte Bachmanns Keller in 150 m Entfernung unter Wasser: Bachmanns Zuckervorräte lösten sich auf! Bachmann forderte Schadenersatz in Höhe von 523.65 Franken. Es kam zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung, wobei der Gemeinderat höhere Gewalt geltend machte und eventualiter die Inhaber der Konzession des Rechens vor der «Schmidte» wegen ungenügender Aufsicht und versäumter Rechenöffnung schadenersatzpflichtig erklären wollten.

1928 kaufte die Zuckermühle Rapperswil den Bachmannschen Zuckersägebetrieb, worauf sich die Firma Bopp aus Aarburg als Ganzes in denselben Fabrikhallen einrichten konnte. Die Bopp AG war 1881 in Hallau gegründet worden. Die Firma Bachmann hatte zwar in Affoltern keinen Geleiseanschluss, aber es ist anzunehmen, dass sie auf Güterlieferungen aus dem benachbarten Güterschuppen angewiesen war.

Über die Firma Borsari steht in der QVA-Publikation «Affoltern im Umbruch» Folgendes: «Im Jahr 1918 etablierte sich die Firma Borsari im Industriegebiet von Affoltern; sie war in Zollikon im Jahr 1873 gegründet worden. Sie war im Behälterbau tätig und belegte einen Landstreifen neben dem Areal der bestehenden Firma H. Süssmann AG; zwischen den beiden Arealen floss der Affoltemer Dorfbach. Auf dem neuen Areal wollte die Firma Borsari einerseits Platten für die Auskleidung von Eisenbetontanks zur Lagerung von Flüssigkeiten aller Art fabrizieren und ferner auch fertige Formteile aus Zement. Bekannt war die Firma vor allem auch für ihre Beschichtungen und Anstriche, spezielle an Erdverlegten Tanks und Tanks in Kellern. Das Firmenareal wurde etappenweise immer dichter überbaut, es verfügte auch über einen Bahnanschluss. Der Schreinerei von 1918 folgten schon 1919 ein Laborgebäude und später ein Halbdutzend weitere Gebäude. In den genannten Tätigkeitsgebieten blieb die

Firma aktiv, bis sie im Jahr 2006 ins Industriegebiet von Volketswil wegzog.»

Zur Firma Süssmann hält die genannte QVA-Publikation fest: «Wie die Spillmann-Chronik (von 1951) festhält, wollte 1893 eine Gesellschaft zur Herstellung von Dachpappe eine Fabrik in Affoltern errichten.» Der Interessent Carl Schmidt war Eigentümer einer Dachpappenfabrik in Schlesien und wollte mit einem Produktionsstandort in der Schweiz seine Exporte nach Frankreich und Italien vereinfachen. «Der Gemeindepräsident und ein Gemeinderat prüften hierauf zuerst an den Verhältnissen in Muttenz, wo bereits ein ähnliches Unternehmen in Betrieb stand, nach, ob die Luft nicht allzustark verunreinigt werde. Die Fabrik konnte dann unter den Bedingungen gebaut werden, dass der Kamin 30 Fuss höher sei als das Dach, dass die Arbeitsräume gut ventilierbar seien und dass nur die ausdrücklich genannten Produkte erzeugt würden.»

Weiter steht in der genannten QVA-Publikation: «Im Jahr 1912 kaufte Hugo Süssmann, Geschäftsleiter seit 1893 und zugleich Carl Schmidts Neffe, den Betrieb und führte ihn als 'Süssmann AG' weiter. 1938 richteten seine Söhne Erich und Walter eine neue Dachpappen-Fabrikationsanlage ein; es galt, vom ursprünglichen Fertigungsverfahren mit Teer wegzukommen und auf teerfreie Produkte überzugehen. 1949 wurde ein weiteres Fabrikgebäude erstellt, in dem Spezialprodukte wie Baukitte, Anstrich-, Klebe-, Dichtungs- und Imprägniermassen fürs Baugewerbe aufbereitet wurden. In den Siebzigerjahren, als die Firma gut 20 Mitarbeiter zählte, erweiterte sie ihre Tätigkeit durch die Lizenzfabrikation von Schallschluckmaterialien und Wärmeisolationen. Sie verliess das Areal im Jahr 2007 und richtete sich in Regensdorf neu ein.»

Den meisten Platz in Walter Mittelholzers Foto beansprucht sicherlich die Firma Jules Kuhn & Cie. herwärts von der

Blumenfeldstrasse. Dazu schreibt die genannte QVA-Publikation: «Shell: Heute erinnert nur noch die Shell-Tankstelle an der Ecke Blumenfeld-/Wehntalerstrasse daran, dass das östlich der Blumenfeldstrasse gelegene Areal während fast eines Jahrhunderts der Lagerung von Erdölprodukten und Chemikalien diente.» Die Spillmann-Chronik von 1951 schreibt dazu: «Um die Jahrhundertwende begann die Firma Woodtli & Kuhn, die später in Jules Kuhn & Cie. abgeändert wurde, einen Handel mit Petroleumprodukten, Chemikalien und Kolonialwaren. Sie betrieb eine eigene grosse Kaffeeröstmaschine, eine Leinölkocherei und eine Fettsiederei. Um die Produkte den Kunden zuzuführen, hatte sie den Autolastwagen Zürichs in Betrieb, der entsprechend bewundert wurde. Leider dezimierten die scharfen Abwässer den Fisch- und Krebsbestand im Dorf- und Katzenbach. Diese Firma verfügte in der Ost- und Zentralschweiz über mehrere Tanklager und belieferte auch Depositäre im Kanton Tessin.»

Spillmann fährt fort: «Diese Firma ging 1927 an die Lumina AG über, die vor allem in den Jahren 1946-49 die Anlage aufs Modernste ausbaute. Vorher verfügte das Depot über 24 kleinere Tanks für Öl und Benzin mit einem Totalfassungsvermögen von 700 Kubikmetern. Nach dem Ausbau fassten allein die sechs sichtbaren Tanks 10'000 Kubikmeter, sind noch 13 lange Behälter in die Erde versenkt mit einem Inhalt von je 150'000 Litern. Diese Anlage ist mit Ausnahme der Umschlagstation im Rheinhafen Basel wohl die grösste und modernste der Schweiz. Gegenwärtig werden auf dem Platz 60 Arbeiter und Angestellte beschäftigt. Die Anlage beherbergte auch die Labors der Shell (Switzerland) AG.» In der genannten QVA-Publikation sind auch einige Abbildungen zu sehen.

Zur Cece Graphitwerke steht neben einigen Abbildungen Folgendes: «Das Areal der Cece-Werke erstreckte sich über das ganze Dreieck zwischen der Bahnlinie, der Blumenfeldstrasse und der Wehntalerstrasse. Seit April 2007

stehen dort die hohen, langgezogenen 'Bachmann-Häuser'. Die Cece stellte Graphitelektroden her, wie sie zur Fabrikation von Stahl und Eisen im Elektrodenöfen unerlässlich sind. Dabei wird durch Erhitzung auf mehrere tausend Grad aus amorphem Kohlenstoff synthetischer Graphit produziert. Zur Herstellung wird viel elektrische Energie benötigt; daher war diese Fabrik in ihren Anfangsjahren einer der grössten Stromverbraucher des Landes. Selbstverständlich verfügte die Cece auch über einen Bahnanschluss (). Man war in Affoltern nicht traurig über die Betriebseinstellung in den Neunzigerjahren, denn die bei der Graphitfabrikation entstehenden Gerüche waren in den Wohnquartieren im nordwestlichen Teil Affolterns vor allem bei Ostwind deutlich wahrnehmbar gewesen.»

«Die Geruchsemissionen der Graphitwerke A.-G. waren schon in den ersten Jahren ein Thema. Bei den Akten des Gemeinderats Affoltern im Zürcher Stadtarchiv liegt eine allererste Beschwerde zu diesem Thema aus dem Jahr 1920 mit 36 Unterschriften. Daraufhin inspizierte eine Delegation des Gemeinderats den Betrieb und war eigentlich zufrieden mit den von der Firma bereits getroffenen Abhilfemassnahmen. Die Antwort des Gemeinderats an die Beschwerdeführer verwies darauf, der Gemeinderat habe mit viel 'Mühewaltung' neue Industrie ansiedeln können, dass man sich nun kein allzu schroffes Vorgehen erlauben könne und die gelegentlichen Gerüche dulden müsse. Die Beschwerdeführer stimmten diesen Argumenten zu.»

«Auch in kommerzieller Hinsicht liefen die Geschäfte der Graphitwerke A.-G. nicht befriedigend; offenbar war man mit grossen technischen Problemen konfrontiert. Rasch musste das Aktienkapital erhöht werden; trotzdem ging die Firma 1922 in Konkurs. Die bayrische Familie Conradty kaufte die Anlagen, nachdem sie in Affoltern die Cece-Graphit-Werk A.-G. gegründet hatte. Sie erweiterte die Anlage in den Jahren 1939 und 1944 mit neuen Ofenhallen. Ums Jahr 1950 waren etwa 60 Arbeitnehmer beschäftigt. Das Wohlfahrtshaus der Cece war

weitherum als vorbildlich bekannt; dort konnten sich die Arbeiter aus dem eigenen Werk und aus den benachbarten Betrieben billig verpflegen. Die Cece fabrizierte Graphitelektroden bis ins Jahr 1990.» Über das weitere Schicksal des Areals steht in der genannten QVA-Publikation mehr.

Zur Gauger & Cie AG steht neben einigen Abbildungen zu lesen: «Der Firma Gauger & Cie hätte man ein rühmlicheres Schicksal gewünscht. Sie ging Ende 1978 in Konkurs – wenige Jahre nachdem sie ihren Firmensitz wegen des bevorstehenden Baus des Milchbucktunnels nach Zürich-Affoltern verlegen musste und mehr als hundert Jahre nach ihrer Gründung in Luzern durch Fritz Gauger. Die Rezession im Baugewerbe Ende der Siebzigerjahre, ein verlustreicher Auftrag im Nahen Osten, die grossen Investitionen für den Ausbau in Zürich-Affoltern und der magere Verkaufserlös für die Liegenschaft in Zürich-Unterstrass verunmöglichten die weitere Existenz der Firma. Hunderte von Mitarbeitern verloren ihren Arbeitsplatz.»

Doch der Reihe nach: «Ab 1878 etablierte sich die Schlosserei Gauger in Zürich-Unterstrass. Der Neubau von 1887 und die Erweiterung von 1898 präsentierten sich als schmucke Industriebauten in zweifarbiger Backstein-Architektur. Als Spezialität fabrizierte Gauger anfänglich Stahlblech-Rollläden und einige Jahrzehnte später auch Erga-Büromöbel aus Stahl. Ihre Branche 'Feineisen' konnte die Firma vor allem ausbauen, nachdem sie im Jahr 1958 ihre erste Fabrikationshalle in Zürich-Affoltern errichtet hatte. Eine nördlich des Bahnhofs gelegene Landparzelle von 33'000 Quadratmetern hatte sie dort bereits vor 1910 gekauft. Eine Sandstrahlanlage und ein eigener Geleiseanschluss boten gute Voraussetzungen für intensive Tätigkeit im Stahl-Hochbau im In- und Ausland. 1972 folgten die Erweiterung der Fabrikhalle, der Neubau einer zweiten Halle und wenige Jahre später noch der Bau eines zweitraktigen Büropavillons.» Über das weitere Schicksal nach dem Konkurs steht in der genannten QVA-Publikation mehr.

5. Militärverkehr auf der Furttallinie

Walter Aeberli

Seit 1909 war die «Konkurskurve» stillgelegt; nach der Inbetriebnahme der engen Kurve durch den «Kosakenhügel» am Ostende des Bahnhofs Seebach hatte sie keine eisenbahntechnische Bedeutung mehr. Erhalten hatte sie ihren Namen zur Erinnerung an den Konkurs der Nationalbahn (). Aber als gegen Ende der Dreissigerjahre die Gefahr eines Kriegs immer deutlicher erkennbar wurde, besann sich der schweizerische Generalstab anders: Wenn der Zürcher Hauptbahnhof kriegsmässig bombardiert würde, wäre eine Umfahrungsmöglichkeit dringend nötig. Und so erlebte der Gedanke der Nationalbahn-Gründer im November 1939 eine Wiedergeburt: «Zürich im Furttal umfahren!» So konnte auch die beschwerliche Spitzkehre im Zürcher Kopf-Hauptbahnhof vermieden werden.

Man brauchte ja im Zürcher Hauptbahnhof nicht zu zeigen, wie häufig die SBB Züge zwischen den beiden Achsenmächten Deutschland und Italien verschoben, ja vielleicht dazu gezwungen waren. Solche Züge kamen von Singen her in die Schweiz – auch eine frühere Nationalbahn-Zweiglinie – und verliessen sie wieder bei Chiasso. Die Gotthard-Linie spielte dabei eine wichtige Rolle als Pfand gegen deutsche Angriffsgelüste.

Während des ganzen Zweiten Weltkriegs spielte die Nachbarstation Seebach eine wichtige Rolle, denn an deren Ostende stand in einem langgestreckten Schuppen das «Zentrallager der Flüchtlings- und Interniertenlager» für die ganze Schweiz. Dazu hat der Seebacher Lokalhistoriker Reinhard Ochsner im Jahr 1961 in seinem Text «Um unseren Bahnhof von 1881 bis 1960» geschrieben: «Zentrallager der Flüchtlings- und Interniertenlager. Von da aus wurden die

hauptsächlichen Lager – auch Arbeitslager – mit den notwendigen Haushaltsgegenständen, Reinigungsmitteln, Geräten, Werkzeugen und teilweise auch Lebensmitteln beliefert. Diese Lager befanden sich im Berner Oberland, im Gebiet zwischen Zweisimmen und Montreux, in den Gegenden der Chemins de fer veveysans und im Gebiet des Neuenburger und Waadtländer Juras. Dasselbst leerstehende Hotels wurden für den Zwecke der Hospitalisierung zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise gelangte unsere Bahnstation in einen regen Verkehr mit bisher wenig vertrauten Stationen. Das alles sah immerhin noch recht friedlich aus.»

Aber Reinhard Ochsner berichtet auch anderes: «Dem gegenüber haben uns die Austauschzüge der schwerverwundeten Kriegsteilnehmer Frankreich-Deutschland und umgekehrt 1944/45 – immer sehr bewegt. Das Begleitpersonal dieser Sanitätszüge erzählte uns gelegentlich oft erschütternde Einzelheiten. Wie mussten wir dann jeweils danken für die Bewahrung unserer lieben Heimat vor den unbeschreiblichen Schrecken eines Krieges!»

Und weiter: «Auch Austauschzüge von Zivilinternierten transitierten unsere Station. Wagenanschriften wie 'Vive la France', 'Heim nach Deutschland', 'Es lebe die Schweiz', 'Wir danken', 'Vive la Suisse', dazu andere, auf die Unbilden des Erlittenen hinweisende Bemerkungen werden manchem Eisenbahner unvergesslich bleiben, was die unschuldigen Opfer des letzten Weltkriegs über sich ergehen lassen mussten. Einigemale war Gelegenheit zur Abgabe einer ganz bescheidenen Erquickung an die Zivilpersonen während eines kurzen Stationsaufenthaltes.»

«Während des ganzen Krieges pulsierte Militärverkehr auf unserer Strecke. Dass die Verbindung West-Ost und umgekehrt, ohne Berührung des Zürcher Hauptbahnhofes, sehr wertvoll war, ist bereits erwähnt worden. Als Beispiel eines einzigen Tages vermerken wir 17 Militär-Extrazüge. Das

Eisenbahnpersonal war oft zu jeder Tages- und Nachtzeit im Dienst.»

In diese Kriegsjahre fällt auch die zweite Elektrifikation der Furttal-Linie: Im Bestreben, sich von Kohlelieferungen aus Deutschland weniger abhängig zu machen, hatte der Verwaltungsrat der SBB im Dezember 1941 die Vierte Elektrifikationsetappe seines Netzes beschlossen; dazu gehörte die Furttallinie von Oerlikon bis Wettingen. Weil Dampfbetrieb wegfiel, versprach der Beschluss auch eine bessere Ausnützung von Triebfahrzeugen und Personal. Also begannen umgehend die entsprechenden Arbeiten. Und bereits Mitte Februar 1942 konnte zum zweiten Mal auf der Furttal-Linie ein elektrisch betriebener Zug verkehren: Es war ein mehrgliedriger RABDe 8/14, wie er später unter dem Namen 'Churchill-Express' bekannt wurde (). Bei der Eröffnungsfahrt reiste sogar Bundesrat Celio mit! Die Bevölkerung hatte anschliessend unter den Folgen der neuen Traktionsart zu leiden: Berichtet wird von Problemen mit neu aufgetauchten Induktionsspannungen bei Telefonleitungen und Stromschlägen bei Wäschehängen.

Von einem versehentlichen Bombenabwurf auf den Bahndamm zwischen Seebach und Affoltern durch Flieger der britischen Royal Air Force wird Mitte Mai 1943 berichtet: Zum Glück seien diese 240-kg-Bomben nicht explodiert. Sie wurden in den darauffolgenden Tagen von einem Luftschutz-Detachement gesprengt, das vorher entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen hatte: Abschleppen an einen weniger gefahrenträchtigen Ort, Evakuierung von Häusern, Schliessen von Fensterläden. Sie hinterliessen metergrosse Trichter.

In einem Waldstück neben der Fronwaldstrasse liegt in der Nähe des Bahnübergangs ein Gedenkstein. Er erinnert an einen Luftkampf mit zwei amerikanischen Jägern Anfang September 1944, bei dem der Schweizer Militärpilot Oblt. Paul Treu mit seinem Jagdflugzeug abstürzte und ums Leben kam. Gemäss dem entsprechenden amtlichen Communiqué konnte

ein zweites Militärflugzeug, mehrfach getroffen, auf dem
Militärflugplatz Dübendorf notlanden.

ENTWURF

6. Unterführung, Überführung oder nichts

Walter Aeberli

«Hauptsache, es ändert sich etwas.» Dieser Titel eines Zeitungsartikels von 2009 über den Unmut angesichts der Verkehrssituation in Affoltern – genauer: beim Bahnübergang Zehntenhausstrasse – fasst die Sachlage gut zusammen. Hartnäckig haben gewisse Affoltemer die Idee einer Unterführung statt einer Überführung verteidigt. Aber geändert hat sich eigentlich seit den Sechzigerjahren überhaupt nichts – abgesehen davon, dass vielleicht einmal die Barrieren und Lichtsignale modernisiert worden sind und die Kolonnen wartender Autos länger.

Angefangen hat es mit einer städtischen Volksabstimmung im September 1971: Der Stadtrat beantragte den Stimmbürgern, für knapp 28 Millionen Franken eine Überführung für die auf vier Spuren ausgebaute Zehntenhausstrasse über die Bahnlinie zu erstellen. Damals war östlich der Bahnlinie die Grossüberbauung Isengrind geplant und auch schon im Bau. Die genannte Strasse war damals noch als Transportroute für sperrige Sondertransporte vorgesehen.

Die Stadt Zürich war in jenen Jahren knapp bei Kasse und schob die Realisierung des Projekts auf. Erst im Januar 1974 leitete das Tiefbauamt das Expropriationsverfahren ein; es plante den Baubeginn auf August 1974. Das Zehntenhaus hätte abgebrochen werden müssen. Die betroffenen Grundeigentümer, die sich von ihren Vorgärten und Wohnungen hätten trennen müssen, gründeten ein «Komitee Zehntenhausstrasse», das sich mit Leserbriefen und einer Pressekonferenz zur Wehr setzte; auch seien die von einer Schätzungskommission angebotenen Entschädigungssummen zu niedrig. Und überhaupt sei eine Überprüfung dieses

Strassenbauprojekts am Platze. Und wäre nicht eine Unterführung anstelle einer Überführung vorteilhafter?

Ende März 1974 reichte dieses Aktionskomitee eine Volksinitiative mit gut 6000 Unterschriften ein. Diese verlangte einen reduzierten Ausbau der Zehntenhausstrasse und eine Unterführung statt einer Überführung. Die Zürcher Tageszeitungen berichteten im April 1974 darüber. Der Stadtrat wurde sogar von einem Gemeinderat der Nationalen Aktion aufgefordert, „den Volksentscheid rückgängig zu machen« – als ob diesem das rechtlich erlaubt gewesen wäre... In seiner Stellungnahme machte der Stadtrat geltend, er verzichte nun bei der Zehntenhausstrasse auf die Festlegung einer Ausnahmetransportroute und könne sich daher mit zwei Spuren zufriedengeben. Aber die Erstellung einer Unterführung mache – abgesehen von den Mehrkosten – auch die Tieferlegung eines Abschnitts der Strasse in Böden nötig, sodass einige Häuser der Zehntenhausstrasse «wie auf eine Schanze» zu stehen kämen. Ein Überführungsbauwerk sei städtebaulich vorzuziehen und hinsichtlich Lärmemissionen umweltfreundlicher. Der Stadtrat wolle vorerst einmal den Ausgang der städtischen Abstimmung über die Volksinitiative abwarten. Diese zweite Abstimmung bestätigte im Juni 1977 den Bau einer Überführung im Sinne des Stadtrats.

Aber damit waren die Gemüter in Affoltern noch nicht beruhigt. Eine Konsultativabstimmung des Quartiervereins im März 1976 war nämlich zugunsten einer Unterführung ausgegangen. Im September 1980 meldete sich Rudolf Saxer, der Präsident des Quartiervereins Affoltern, im Gemeinderat mit sechs Fragen an den Stadtrat zu Wort: Ob die geplante Überführung auf eine künftige S-Bahn-Haltestelle abgestimmt sei. Wie lärmig würde sie sich auf die Nachbarschaft auswirken? Und wird sich die Realisierung im Rahmen des bewilligten Gesamtkredits halten? Materiell wurde Saxers Interpellation im Februar 1981 behandelt und diskutiert. Saxer war «teilweise befriedigt». Im Februar 1983 wollte es der Gemeinderat Karl Zihlmann genauer

wissen. Er war damals Präsident einer vorberatenden Gemeinderatskommission. Das Aktionskomitee Zehntenhausstrasse behauptete, die Stimmbürger seien 1977 im Abstimmungsbüchlein falsch informiert worden, und überhaupt sei der Bau einer Überführung angesichts des neuen Umweltschutzgesetzes nicht zu verantworten. Wieviel Geld ist bereits für laufende Bauarbeiten ausgegeben worden? Warum sind nach der Abstimmung von 1977 nicht die Verhandlungen mit den Grundeigentümern zügig aufgenommen worden? Der Stadtrat verabschiedete seine Antwort im März 1983.

Die Generalversammlung (GV) des Quartiervereins im März 1983 beauftragte ihren Vorstand grossmehrheitlich, sich für eine Unterführung einzusetzen und eine entsprechende Volksinitiative in die Wege zu leiten. Das lange Überführungsbauwerk sei städtebaulich nicht zu verantworten und hinsichtlich Lärmemissionen schlimmer als eine Unterführung – auch wenn sie mit Lärmschutzwänden versehen wäre. Den GV-Teilnehmern war bewusst, dass eine kantonale Volksabstimmung im November 1981 zugunsten eines S-Bahn-Netzes ausgefallen war; daher müsse auch auf eine ordentliche Verknüpfung mit der künftigen S-Bahn-Haltestelle Affoltern geachtet werden. Allerdings lag damals ein konkretes Ausbauprojekt seitens der SBB gar nicht vor. Im August 1983 kam eine Einzelinitiative des Affoltemer Gemeinderats Kurt Saurenmann für eine Unterführung der Zehntenhausstrasse im Gemeinderat zur Sprache. Nach einer eher skeptischen Diskussion stimmten allzu wenige Gemeinderäte für Überweisung. Karl Zihlmann gab zu bedenken, dass weder eine Unterführung noch eine Überführung, ein Prachtsbauwerk sei. Auch der Affoltemer Gemeinderat Hans Brenner stimmte dagegen. Stadtrat Rudolf Aeschbacher nahm das Abstimmungsergebnis zur Kenntnis.

Anfang April 1984 reichte der Quartierverein Affoltern eine Volksinitiative ein. Er hatte knapp 5000 Unterschriften gesammelt. Diese verlangte eine Unterführung statt einer

Überführung. In der Begründung wurden städtebauliche Gründe geltend gemacht sowie Aspekte des Lärm- und des Umweltschutzes. Dass die ordentliche Frist zur Behandlung dieser Initiative nicht reichen würde, war absehbar. Daher verlangte der Stadtrat im August 1985 eine Fristverlängerung. ()

Im April 1986 war die Meinung des Stadtrats klar: Er schlug dem Gemeinderat vor, auf die Erstellung einer Über- oder Unterführung gänzlich zu verzichten: eine «Null-Variante». Da mag er sich gedacht haben: Wenn die Affoltemer selbst nicht wissen, was sie wollen, sollen sie es bleiben lassen und künftig mit ihrem Niveauübergang Zehntenhausstrasse leben. Die Staus sollen sie in Kauf zu nehmen! Und wenn diese Staus halt bisweilen eine Viertelstunde dauern, gehört das auch dazu...

Dass auch in Affoltern die Meinungen in dieser Sache auseinandergingen, verdeutlicht ein Text vom August 1987 in der Lokalzeitung «Die Vorstadt», in dem zwar der Vorstand des Quartiervereins seine Volksinitiative verteidigte, aber andererseits zwei Gemeinderäte aus Affoltern deren Ablehnung befürworteten. Anfang September 1988 wurde die «Null-Variante» von den Stimmbürgern in einer dritten Abstimmung bestätigt. Gleichzeitig wurde der Stadtrat beauftragt, ein weiteres Projekt – nun das vierte! – auszuarbeiten. () Weiter ging's mit fünf Fragen, die Gemeinderat Hans Brenner im März 1988 in Form einer Interpellation dem Stadtrat stellte. Ihm ging es vor allem darum, die Vorteile der Koordination mit dem nun vorliegenden Projekt der SBB betreffend eine SBB-Haltestelle in Affoltern auch bei den Bauarbeiten auszunützen. Ein halbes Jahr später teilte der Stadtrat in seiner Antwort mit, einen verbindlichen Zeitplan für die Sanierung des Bahnübergangs könne er leider nicht abgeben.

Ein viertes Projekt war im Jahr 1993 ausgearbeitet worden. Der Affoltemer Gemeinderat Karl Zihlmann war Vorsitzender der vorberatenden Kommission. Dieser Kommission waren aber die

Gesamtkosten für dieses Projekt mit Unterführung mit mehr als 37 Millionen Franken denn doch zu hoch, auch wenn knappe 12 Millionen Franken als sogenannt gebundene Ausgaben vom Stadtrat hätten bewilligt werden dürfen. In der Gemeinderatsdebatte äusserte sich Zihlmann entsprechend. Ergebnis: einstimmige Ablehnung. Das war im Juli 1993 der Todesstoss für das vierte Projekt.

Trotz allem waren Bauarbeiten für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei der projektierten S-Bahn-Haltestelle auszuführen: Es waren Werkleitungen zu erneuern, Strassenanschlüsse aufeinander abzustimmen und Bushaltestellen einzurichten. Daher ersuchte der Stadtrat im Frühjahr 1995 den Gemeinderat um die Bewilligung eines Kredits von rund 5 Millionen Franken, wobei er sich einen annähernd ebenso hohen Betrag als sogenannt gebundene Ausgaben in eigener Kompetenz vorbehielt. Eine Unterschriftensammlung hat im Jahr 2006 der Quartierverein an seiner Generalversammlung durchgeführt. Zwei Gemeinderäte haben im Jahr 2008 ein koordiniertes Vorgehen aller Planer angeregt. Dieser Niveauübergang Zehntenhausstrasse sieht nach einem Problem aus, das nicht mit vernünftigem Aufwand gelöst werden kann ... Zu viele Randbedingungen müssen gleichzeitig erfüllt werden.

7. Variantenstudie für Unterführung

Pia Meier

Die Querung der SBB-Bahnlinie in Affoltern zwischen Unter-Affoltern sowie den Neubaugebieten Ruggächern/Wolfswinkel und dem Siedlungsgebiet entlang der Wehntalerstrasse blieb ein Diskussionspunkt in der Bevölkerung. Die Querungen an Blumenfeldstrasse, Zehntenhausstrasse und Fronwaldstrasse waren als Niveauübergänge ausgebildet. Die teilweise langen Sperrzeiten führen zu Stausituationen, von denen nebst des motorisierten Individualverkehrs auch die Busse betroffen sind. Die einzige Route ohne A-Niveau-Querung des Bahntrassees ab der Wehntalerstrasse führt via Mühlackerstrasse. Der Bau einer Unter-/Überführung wird gefordert. Die Diskussion wird mit der beachtlichen Siedlungsentwicklung und dem langfristig geplanten Viertelstundentakt der S-Bahn verstärkt.

Deshalb gab die Stadt eine unabhängige Variantenstudie in Auftrag. Ziel der Studie war zu klären, welche Auswirkungen niveaufreie Bahnübergänge in Affoltern haben. Primär zu untersuchen waren die verkehrlichen, städtebaulichen und finanziellen Aspekte. Bei den verkehrlichen Wirkungen war zu prüfen, ob grösserräumige Verkehrsverlagerungen eintreten. In einem Variantenfächer wurden die Standorte der heutigen Niveauübergänge Zehntenhausstrasse, Fronwaldstrasse sowie Blumenfeldstrasse untersucht werden. Zudem waren beim Standort Zehntenhausstrasse Varianten mit Anschluss an die Jonas Furrer-Strasse zu betrachten. Je nach Standort war eine Unter- oder Überführung zu prüfen. Am Projekt beteiligt waren neben dem Tiefbauamt Stadt Zürich (Auftraggeber) und ewp AG (Auftragnehmer) die Dienstabteilung Verkehr (DAV), Grün Stadt Zürich (GSZ), das Amt für Städtebau (AfS) und die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

2008 präsentierte Stadtrat Martin Waser im «Kronenhof» auf Initiative der Kerngruppe Affoltern (Verein Quartierentwicklung) unter der Leitung von Pia Meier diese Variantenstudie. Aus dieser Studie konnte folgender Schluss gezogen werden: Eine Unter-/Überführung bei den Bahnübergängen Blumenfeldstrasse und Fronwaldstrasse widerspricht dem heutigen Verkehrsregime und der Siedlungsplanung. Zudem sind die beiden Strassen keine sinnvollen Buskorridore. Die Fronwaldstrasse ist als Tempo-30-Zone festgelegt und gestaltet. Die Blumenfeldstrasse ist ebenfalls eine Tempo-30-Zone – seit 2023 eine Tempo-20-Zone - und führt zudem mitten durch Wohnsiedlungen. Weiter ist dort der Anschluss an die Wehntalerstrasse problematisch. Beim Niveauübergang Blumenfeldstrasse wurde eine Unterführung für Velofahrende und Zufussgehende empfohlen, die dann auch realisiert wurde. Die drei möglichen Unterführungen im Gebiet Bahnhof Affoltern (Im Grund, Riedenhaldenstrasse, Zehntenhausstrasse) passen eher zum heutigen Verkehrsregime, weisen aber gemäss Stadt bedeutende städtebauliche Konflikte auf. Sie stehen alle durch verschiedene Abhängigkeiten im Konflikt mit bereits vollzogenen und geplanten Aufwertungsmassnahmen wie zum Beispiel Zentrumsentwicklung. Die Unterführungen Im Grund und Riedenhaldenstrasse verursachen zudem wegen ihrer Länge hohe Kosten. Als Fazit der Situationsanalyse wurde festgestellt, dass bei allen Varianten für eine Unter-/Überführung zur Aufhebung der heutigen Niveauübergänge die Nachteile gewichtiger sind als die Vorteile. Dies vor allem weil die heutige Belastungssituation beim Bahnübergang innerstädtischen Verhältnissen entspricht und die prognostizierten Entwicklungen einen direkten Handlungsbedarf nicht aufzeigen.

8. Dienst am Bahnhof Affoltern

Interview mit André Mathez, ehemaliger Bahnhofsvorstand

Pia Meier

André Mathez (Jahrgang 1958) sitzt in den Räumlichkeiten der Überbauung Im Isengrind. Dort haben er und seine Kollegen eine grosse Modelleisenbahn gebaut. Mathez erinnert sich gerne an die Zeit, als er Bahnhofsvorstand im Bahnhof Zürich-Affoltern war.

Mathez war in seiner 38-jährigen Dienstzeit bei der Schweizerischen Bundesbahn SBB zweimal im Bahnhof Zürich-Affoltern tätig. 1984 als Ambulanter-Ablöser für 3 Monate und vom 1.5.1987 bis 31.5.1989 als stellvertretender Bahnhofsvorstand bzw. die letzten Monate als Bahnhofsvorstand. Die Berufe bei der Eisenbahn waren in dieser Zeit noch sehr begehrt, da der Bund als eine sichere Arbeitsgeberin galt. Somit war der «Bahnhofsvorstand» ein angesehener Beruf vergleichbar mit dem Lehrer oder dem Pfarrer. Stolz zeigt Mathez den Hut mit den 3 Streifen.

Auf kleineren Bahnhöfen arbeiteten in der Regel ein Vorstand, sein Stellvertreter und ein sogenannter Ablöser, womit tourenmässig täglich ein Frühdienst und ein Spätdienst abgedeckt werden konnte. Der Betrieb auf kleinen Bahnhöfen wie Zürich-Affoltern ist heute gar nicht mehr so leicht vorstellbar. Der Bahnhof war vom ersten Zug um 5.05 Uhr – bis zum Letzten um 23.05 Uhr geöffnet. Zwischen 17.30 Uhr – 18.15 wurden die Schalter geschlossen und somit konnte in dieser Zeit das Abendessen eingenommen werden.

Der Fahrdienst wurde vom Stationsarbeiter im Volksmund «Schuppenmuser» genannt übernommen. Dieser durfte aber nur Güterzüge von Zürich-Seebach nach Regensdorf-Watt leiten. Der Mitarbeiter war sonst für das Verladen von Frachtgut, Gepäck und die Zustellung und abwägen der Güterwagen

zuständig. Auf dem Stationsgebiet betreute er den SBB-Traktor (Kleinlokomotive) für die Zustellung und das Rangieren der Güterwagen. Diese Schicht war von 8.00 Uhr – 12.00 Uhr und von 13.45 Uhr – 18.15 Uhr. Sogar die Firma CeCe Graphitwerke AG war im Besitz eines eigenen Traktors. Die Firma stellte Elektroden aus Grafit her, wie sie in Lichtbogenöfen verwendet wurden, aber auch Kohlenbürsten für Elektromotoren und Generatoren und war der grösste Wagenladungsverkehrskunde im Güterverkehr.

Auch der Kontakt zur Bevölkerung in Zürich Affoltern wurde vom Personal sehr gepflegt. So wurde im Dezember immer an zwei Tagen im Einkaufszentrum «In Böden» ein Verkaufsstand betrieben, um Kunden für den «kleinsten Stadtbahnhof» zu gewinnen. Der Umsatz im Personenverkehr konnte somit jährlich gesteigert werden und ab 1987 konnten im Bahnhof auch internationale Billette verkauft werden. Der Umsatz konnte auf rund 750'000 Franken gesteigert werden. Somit belegte der Bahnhof den 269 Rang von 734 bedienten SBB-Bahnhöfen im Personenverkehr.

Die Hauptaufgabe des Stationspersonal war aber die sichere, pünktliche und wirtschaftliche Durchführung von Zugfahrten, deren Sicherung und aller damit zusammenhängenden Aufgaben innerhalb eines festgelegten Bereiches auf der vorhandenen Infrastruktur. Das grundlegende Regelwerk sind die Fahrdienstvorschriften. Die Bedienung der Sicherungsanlage, die 1983 noch das Stellwerk im Freien hatten (neben der Eingangstür für das Personal), bestand aus Kurbeln von der mechanischen Anlage und des Stationsblockes eines Integra Schalterwerks und im Dienstraum der Station, ein Aufsatz eines neuen Domino-Stellwerkes für den Bahnübergang Fronwaldstrasse. Diese Stellwerkanlage wurde immer verbessert und Ende der 80er Jahre durch ein Domino-Stellwerk ersetzt. Die im Mai 1981 eröffnete Zufahrtsstrecke von Würenlos zum Rangierbahnhof Limmattal brachte dem Furttal einen grossen Verkehrszuwachs, da fast alle Güterzüge

von der Ostschweiz/ Schaffhausen über das Furttal geleitet wurden. Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982, jede Stunde ein Zug in beiden Richtungen, wurde im Furttal erst 1987 zu 100 Prozent eingeführt und somit verkehrten 36 Personenzüge pro Tag. Das Problem der geschlossenen Barrieren ist somit nicht neu. Schmunzelnd erzählt Mathez von Telefonaten der VBZ, die reklamierten, dass die Barrieren schon wieder zu lange unten geblieben seien. «Leider wurde in der Volksabstimmung vom September 1987 in der Stadt Zürich eine Unterführung mit 43'836 Nein-Stimmen zu 17'679 Ja-Stimmen abgelehnt. Sogar der Kreis 11 lehnte die Volksinitiative ab», bedauert Mathez.

Mit der Schliessung der CeCe Graphitwerke AG ging der grösste Cargo-Kunde verloren und der Rückbau der Anschlussgeleise wurden weitergeführt. In der Blütezeit waren Anschlussgeleise zum Shell-Tanklager, Bühle, Borsari, Bopp und Süssmann vorhanden. Die Firma Bopp ist die einzige noch existierende Firma in diesem Gebiet.

Mit der Planung der Doppelspurstrecke Seebach- Regensdorf-Watt wurde der Bahnhof planerisch bereits aufgehoben und in östliche Richtung verschoben, Die Doppelspurstrecke wurde am 1.6.1997 in Betrieb genommen. Die SBB reichten im September 1997 das Abbruchgesuch für das freistehende Toilettengebäude und den Bahnhof ein. Dieses wurde vom Hochbaudepartement der Stadt Zürich nicht bewilligt. Das 1877 erstellte Stationsgebäude, nach Plänen von Conrad Bär für die Schweizerische Nationalbahn, war damals ein eingeschossiger, dreiachsiger Schuppenbau, eine Architektur, die meist auf kleineren Zwischenstationen als Provisorium erstellt wurde. 1909 erhielt der Bahnhof den teils verputzten, teils verbretterten zweigeschossigen Fachwerk-Hauptkubus. Somit ist der Bahnhof noch der einzige auf Stadtzürcher Boden. «Leider wurden von den SBB nie gross in das Bahnhofgebäude investiert und somit wohnte kein diensthabender Bahnhofvorstand nach Ludwig Rutz in der Dienstwohnung»,

bedauert Mathez. Der Bahnhof wurde im Juli 2006 der Stadt Zürich verkauft. Die Geschichte des kleinsten Stadt Bahnhofes wurde/wird von HOP! Affoltern und danach vom Verein KuBaA (Kulturbahnhof Affoltern) weitergeschrieben.

Mathez, der seit 1988 in Affoltern lebt, durfte als Vertreter das Loki-Fäscht am 5./6. September 1992 mitorganisieren. Die Dampflokfahrten durch das Furttal zogen sehr viele Personen an den Bahnhof. Im Jahre 1997 war er noch in das Fest «120 Jahre Furttallinie» als Vertreter des Bahnunternehmens involviert.

Bahnhofvorstände des Bahnhofs Affoltern:

19?? – 1984 Rutz Ludwig

1984 -1989 Bünter Theodor

1989 Mathez André

1990 + 1991 Reimann Thomas

1991 + 1992 Bärtsch Richard

1993 – 1997 war der Bahnhof Affoltern führungsmässig Regensdorf-Watt unterstellt.

9. Volle Verantwortung für den Betrieb

Nadia Stalder (damals Nadia Günther)

In den Jahren 1990/1991 war der Bahnhof Affoltern chronisch unterbesetzt. Deshalb wurde ich bereits im dritten Lehrjahr vorgeprüft und übernahm anschließend allein die volle Verantwortung für alle Belange am Bahnhof. In der heutigen Zeit wäre ein solche Vorprüfung undenkbar. Nachts und an Sonntagen dürfen Lernende nur mit Sonderbewilligung arbeiten, und das Übernehmen von alleiniger Verantwortung – erst recht für den gesamten Zugverkehr – ist ohne einen Lehrlingsbetreuer schlicht nicht mehr vorstellbar. Damals jedoch war es mein Alltag. Meine Schichten erstreckten sich von frühmorgens bis spät in die Nacht, da alle Touren vom ersten bis zum letzten Zug abgedeckt werden mussten. Mein Aufgabenbereich war breit gefächert: Ich war für den Fahrdienst verantwortlich, stellte die Weichen, fertigte Züge ab, verkaufte Billette und kümmerte mich auch um die Güterabfertigung. Es war eine anspruchsvolle Mischung aus Koordination, Präzision und schnellem Handeln – Fähigkeiten, die ich während der Ausbildung erlernt hatte und nun allein umsetzen musste. Da mein Dienst begann, bevor der erste Zug fuhr, und erst nach der Abfertigung des letzten Zuges endete, konnte ich meinen Wohnort in Seebach nur mit dem Taxi erreichen. Die SBB übernahm die Kosten dafür. Doch es kam mehrmals vor, dass das Taxi nicht wie vereinbart eintraf. In solchen Fällen war schnelles Handeln gefragt: Entweder musste ein Ersatzfahrzeug organisiert werden, oder mein Vater sprang ein und brachte mich zur Arbeit. Einmal jedoch war weder das eine noch das andere möglich. Der gesamte Zugverkehr kam an diesem Morgen zum Stillstand, bis ich schließlich doch noch den Bahnhof erreichte. Glücklicherweise konnte ich in letzter Minute eine Lösung finden, und der Fahrplan hatte am Ende nur eine geringe Verspätung. Besonders anspruchsvoll waren die Winterdienste. Bereits eine Stunde vor Dienstbeginn musste ich

vor Ort sein, um die Weichen vom Schnee zu befreien und die Perrons zu räumen, damit die Fahrgäste beim ersten Zug überhaupt ein- und aussteigen konnten. Zum Glück kam später ein Mitarbeiter, der mir half, den restlichen Schnee zu beseitigen und den Bahnhof einsatzbereit zu halten.

Trotz dieser intensiven Arbeitszeiten durfte ich meine Abschlussprüfung am Ende des dritten Lehrjahres nicht aus den Augen verlieren. Während der langen Abendstunden fand ich manchmal Zeit, mich darauf vorzubereiten. Nach erfolgreichem Bestehen der Prüfung wurde ich schließlich Mitte 1991 nach Seebach versetzt. Dort warteten noch größere Herausforderungen auf mich.

10.Loki-Fest

Pia Meier

Am 5. und 6. September 1992 fand die S-Bahn-Loki-Taufe statt. «Es war ein gelungenes Fest», ist dem Jahresbericht des Quartiervereins Affoltern zu entnehmen. Der Anlass ging in die Geschichte ein. Grund war die Taufe einer neuen S-Bahn-Lokomotive 450-046 auf den Namen Zürich-Affoltern. Auch das farbige Quartierwappen fehlte nicht. «Gemeinsam mit dem Vereinskartell Affoltern haben wir aus dieser Taufe ein zweitägiges Dorffest gemacht und erfolgreich durchgeführt.»

Im Affoltemer vom 27. August 1992 ist das Fest beschrieben. Die Taufe wurde von den Klängen der Jugendmusik Zürich 11 umrahmt. Ansprachen hielten nach der Begrüssung durch Hans Brenner, Präsident Quartierverein, Erich Wiedemann von der Kreisdirektion SBB und Karl Zihlmann, Präsident Vereinskartell Affoltern. Bereits im Frühling waren 30 Mädchen und Buben der dritten bis sechsten Klasse aus Affoltemer Schulhäusern ausgelost worden, dabei zu sein. Das Taufpärrchen wurde kurz vor der Taufe ausgelost und konnte das Wappen enthüllen: Daniele Convertini und Andrea Lustenberger. Getauft wurde die Loki mit Katzenseewasser. Danach trug Nöggi seinen für diesen Anlass extra kreierten Song vor. Ein Highlight war die Extrafahrt auf der Dampfbahn. Auf dem Platz spielte zudem das Heinz Handharmonika Orchester. Rund 15 Vereine setzten sich für das kulinarische Wohl ein. Am Sonntag gab der Musikverein Affoltern ein Frühschoppenkonzert. Weitere Attraktionen waren Schienenvelo, Disco Tanzwagen, Karussell, Marktstände, Kinderspielwagen, Mini-Modelleisenbahn und die Dampfloki, die vom Bahnhof vier Fahrten in den Kanton Aargau startete.

Das Quartierwappen gaben die SBB im Jahr 2019 Pia Meier, Präsidentin Quartierverein, bei einem besonderen Anlass zurück.

11. Doppelspurausbau

Pia Meier

In Affoltern wurde der Cargo-Rail-Verkehr am 28. Mai 1995 aufgehoben und der Bahnhof wurde auf den 31. Dezember 1996 in eine nicht besetzte Station umgewandelt. Das alte Aufnahmegebäude blieb jedoch bis zum Fahrplanwechsel 1997 personell besetzt. Seit dem 19. Februar 1996 können in Affoltern keine Kreuzungen mehr vollzogen werden (120 Jahre Furttallinie 1877-1997). Mit dem Ausbau der Bahnstrecke auf Doppelspur wurde der alte Bahnhof zur Haltestelle, indem alle Weichen entfernt wurden. Die Haltestelle befindet sich neu in verschobener Lage östlich des Bahnübergangs der Zehntenhausstrasse.

Rund 100 Millionen Franken haben die SBB in den Ausbau der sieben Kilometer langen Strecke zwischen Seebach und Regensdorf-Watt investiert, bis am nächsten Fahrplanwechsel, am 1. Juni 1997, die Züge im Halbstundentakt auf der Furttallinie zwischen Tiefenbrunnen und Regensdorf-Watt verkehren konnten. Dieser Ausbau, der im Rahmen der Zürcher S-Bahn geschah, wurde 1989 von den Stimmberechtigten des Kantons Zürich angenommen. Der Kanton beteiligte sich zu 40 Prozent an den Kosten. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat das Bauprojekt für den Ausbau der Station Affoltern anfangs Dezember 1995 genehmigt. Der Ausbau schaffte die Voraussetzungen für die Einführung des Halbstundentaktes zwischen Zürich und Regensdorf sowie für den Einsatz moderner Doppelstockzüge. Damals war geplant, die Doppelspur und den Halbstundentakt bis 1995 zu verwirklichen. Im Mai 1995 konnte aber erst der symbolische erste Spatenstich gefeiert werden. Ursache dieser Verzögerung war die Finanzknappheit der SBB und das Bewilligungsverfahren für den Abschnitt Seebach-Affoltern. Der neue Termin 1997 soll aber eingehalten werden. Die SBB versicherten, dass sie die

strengen Auflagen des Umweltschutzes einhalten. Rodungen im Hürstwald liessen sich aber nicht vermeiden. Der Ausbau der Furttallinie zwischen Seebach und Regensdorf umfasste vier Lose. Die Bahnhöfe Seebach, Affoltern und Regensdorf-Watt erhielten neue Perrons. Die eigentlichen Arbeiten für den Doppelspurausbau begannen im Juni (Seebach-Affoltern) und im August (Affoltern-Regensdorf). Die Kosten für die Modernisierung der gesamten Furttallinie beliefen sich auf 94 Millionen Franken, von denen der Kanton Zürich vierzig Prozent bezahlen musste. Die Doppelspur Affoltern-Seebach verschlang davon zehn Millionen. Der nördliche Aussenperron wurde im Dezember 1996 in Betrieb genommen, der südliche folgte im Juni 1997.

Am 31. Mai und 1. Juni 1997 wurde die neue Haltestelle im Rahmen eines Festes eingeweiht. «Die neue, vollautomatisierte Haltestelle wird steril, beklemmend und anonym», schrieb damals der Quartierverein Affoltern. Im Rahmen der Einweihung des Doppelspurausbaus und der Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur weihte der Quartierverein seine neue Standarte ein. «Trotz der kalten Witterung war der Publikumsaufmarsch erfreulich», ist dem Jahresbericht des Quartiervereins zu entnehmen.

Der Niveau-Fussgängerübergang Hürststrasse wurde im Rahmen des Doppelspurausbaus aus Geldmangel aufgehoben. Die Affoltemer wehrten sich dagegen, da der Übergang aus verschiedenen Gründen einem echten Bedürfnis entsprach und die Kosten in einem lächerlichen Verhältnis zu jedem des Gesamtprojekts standen.

Folgen des Doppelspurausbaus fürs Hürstquartier

folgt

ENTWURF

12. Zugunglück 1994

Pia Meier

Heinz Steger, damals Mitglied des Pikett Glattal, war mit seinen Kameraden als erster vor Ort, als am 8. März 1994 der Alarm «Grossbrand im Bahnhof Affoltern» losging. Nachfolgend erzählt er seine ganz persönliche Geschichte. Kurz nach 8 Uhr ging an diesem Tag der Alarm los. Mein Geschäftspartner Sergio Vacca und ich verliessen eiligst unser Büro an der Schwamendingenstrasse in Oerlikon. Bereits vor dem Haus sahen wir den riesigen Rauchpilz. Zirka 3 Minuten später rückten wir umgezogen vom Depot Baumacker mit einem Tanklöschfahrzeug und einer Drehleiter aus. In den zwei Einsatzwagen des Pikett Glattal sassen insgesamt 10 Personen. Weil Grossalarm ausgelöst wurde, rückte gleichzeitig ein Tanklöschfahrzeug der Berufsfeuerwehr von Zürich West aus. Während der Fahrt zum Schadenplatz wurde seitens der Einsatzzentrale mitgeteilt, dass der 1. und der restliche Teil des 2. Löschzugs der Berufsfeuerwehr auch aufgeboden wurde. Ein ganz seltenes Ereignis, war doch – bis zum Eintreffen der dienstfreien Berufsfeuerwehrleute – die Wache «leer». Während der Fahrt nach Affoltern hörten wir weiter über Funk, dass immer mehr Feuerwehren - auch von Nachbargemeinden - aufgeboden wurden. Auf der Fahrt sahen wir immer die riesige Rauchwolke vor uns -- und wir waren zuvorderst. Da wurde uns allen schon etwas mulmig. Was mir bei der Fahrt auffiel, dass ab Glaubten praktisch keine Autos mehr auf der Strasse waren. Die Strasse war offensichtlich von der Stadtpolizei innert Kürze abgesperrt worden. Wir benötigten rund 8 Minuten, bis wir vor Ort waren. An der Zehntenhausstrasse parkierten wir auf der Höhe der damaligen Schreinerei Kleger. So was war noch nie dagewesen. Wir sahen eine riesige Feuerwand vor uns. Was mir auffiel, war, dass sich die Blätter der Bäume von der Hitze bereits krausten. Beim Ausstieg aus dem Fahrzeug sagte ich zu

einem bereits vor Ort stehenden Polizisten, ob wir tauschen wollen. Natürlich verneinte er mein «Angebot». Ich glaube sagen zu dürfen, dass wir alle grossen Respekt oder auch Angst hatten, die ersten Einsatzmittel so nahe bei den brennenden Zisternen einzusetzen. Es war nicht nur die riesige Feuerwand, sondern auch der Lärm, verursacht durch das mit Druck entweichende Feuer, wie auch das ohrenbetäubende Pfeifen der Sicherheitsventile von den Zisternen und immer wieder die neuen Explosionen, die Sorge bereiteten. Wir erhielten als erstes den Befehl, den Monitor, eine Art Wasserwerfer, in einem Abstand von zirka 30 Meter vom Ereignis zu setzen. Gegenüber dem riesigen Feuer fühlt man sich trotz der Kameraden alleine und ohnmächtig und wir waren froh, als laufend die unterstützenden Feuerwehren eintrafen.

Kurz nachdem wir den Monitor gestellt haben, erhielten wir den Befehl, auf die andere Seite zu fahren, um die Gebäude abzusuchen, ob noch Personen in den brennenden Häusern verblieben sind. Da die Barrieren geschlossen waren und der Zug auf dem Bahnübergang stand, fuhren wir zurück an die Glaubten und von dort zum Bahnübergang Fronwald. Als wir auf der anderen Seite des Bahnhofes ankamen, sahen die Häuser bereits wie ausgebombt aus. Es hiess, dass keine Personen mehr in den Häusern waren. Da legten wir Leitungen und kühlten die Zugkomposition von dieser Seite aus.

Aufgefallen ist mir ein Dohlendeckel, der in einem Garten steckte. Über dem nun offenen Einstiegsloch der Kanalisation platzierten wir ein Faltdreieck, damit da niemand hineinfällt. Wir fragten uns noch, wer denn da den Dohlendeckel entfernt hatte. Plötzlich ereignete sich eine Explosion in der Kanalisation und das Faltdreieck flog meterhoch in die Luft. Nun wussten wir, wieso der Dohlendeckel im nebenan liegenden Garten steckte..... Die verhängnisvolle Explosion in der Kanalisation bis zum unterirdischen Regenauffangbecken ereignete sich aber erst ca. 2 Stunden später.

Um die Mittagszeit nahm man das Pikett Glattal aus dem Ereignis raus. Wir mussten uns reetablieren und uns bereitstellen, falls irgendwo anders ein neuer Brand ausgebrochen wäre. Das Zugunglück mit Brand im Bahnhof Affoltern war das grösste Ereignis in meiner Feuerwehrkarriere.

Nachfolgend der offizielle Bericht, der nach dem Ereignis veröffentlicht wurde.

Zisternenwagen entgleist

«Sie, ein Riesenbrand im Bahnhof Affoltern!» Dies war einer der ersten Notrufe, der am 8. März 1994 um 8.10 Uhr von der Einsatzzentrale der Berufsfeuerwehr Zürich entgegengenommen wurden. In den ersten fünf Minuten wurden 37 Notrufe registriert. Noch vor 9 Uhr erreichten neben dem Pikett Glattal die folgenden Rettungskräfte den Unfallort: SBB-Lösch- und -Rettungszug, Bundeslöschzug, Flughafenfeuerwehr, freiwillige Kompanien 11 und 12, Feuerwehren Rümlang, Opfikon, Bülach sowie das Luftschutzbataillon 25. Im Lauf des Tages folgten die Feuerwehren von Oberglatt, Dietikon, Kloten, Schlieren und die Kompanie 31. Insgesamt standen rund 500 Feuerwehrleute im Einsatz. Der Zug, der beim Bahnhof Affoltern entgleiste, umfasste zwanzig vierachsige Zisternenwagen mit je 80 000 Litern Benzin. Er sollte vom Auhafen Birsfelden via Regensdorf–Affoltern–Seebach nach Häggenschwil fahren. Ungefähr fünf Kilometer vor der Unfallstelle verlor die hinterste Achse des siebten Wagens das Radsatzlager, was zur Entgleisung dieser Achse führte. Der Zug bewegte sich mit 70 km/h in Richtung Bahnhof Affoltern. Bei der Einfahrt in den Bahnhof wurde durch die Einfahrtsweiche auch die zweite Achse des hinteren Drehgestells aus den Schienen gedrückt. Beim Bahnübergang Zehntenhausstrasse brach der Wagen

endgültig aus und kollidierte mit dem Betonmasten der Übertragungsleitung. Durch das riesige Loch im Wagen floss eine grössere Menge Benzin aus. Mehrere Bahnwagen standen sofort in einem Flammenmeer. Innert Kürze waren auch drei der angrenzenden Häuser in Vollbrand. Da die ersten Feuerwehren auf der anderen Seite des Unfallorts eintrafen, mussten die brennenden Häuser aufgegeben werden. Eine bettlägerige Bewohnerin war durch Nachbarn gerettet worden. Das vierte Haus konnte gehalten werden. Es wurde allerdings nach dem Brand abgebrochen. Einzelne Fahrzeuge auf dem Parkplatz nebenan gerieten ebenfalls in Brand. Die durch den Zug ausgelösten Barrieren blieben gesenkt. So war auch der nahegelegene Niveauübergang Fronwaldstrasse, der die Zufahrt zum Unfallort von der anderen Seite erlaubte, blockiert und musste von den nachfolgenden Feuerwehreinheiten mit der Kettensäge gewaltsam geöffnet werden.

Bereits vor dem Eintreffen der Einsatzkräfte ereigneten sich mehrere kleinere Explosionen in der Kanalisation. Um 9.06 Uhr erschütterte eine heftige Explosion den Schadenplatz. Der Boden zitterte stark. Immer wieder flogen Deckel von Kontrollschächten weg. Die Erdbebenwarte Höggerberg registrierte die Explosion mit einem Ausschlag von 1,4 auf der Richterskala. Diese starke Explosion zerstörte das Regenklärbecken beim Katzenbach und ungefähr 600 Meter der Kanalisation. Die Trümmerteile und Kontrollschachtdeckel wurden bis 200 Meter herumgeschleudert. Um 9.30 Uhr wurde grossräumig der Strom abgestellt. Ab 15.45 Uhr wurden via Radio regelmässig Aufrufe an die Bevölkerung durchgegeben: Keller und tiefliegende Räume kontrollieren. Um 16.20 Uhr gab es wiederum eine heftige Explosion. In der nahen Personenunterführung brannte es aus dem Entwässerungsschacht. Überall lagen Trümmer. Um 9.25 Uhr erreichte das Benzin die Kläranlage Glatt. Zudem entsorgte ein Fahrer einen ersten Saugwagen mit benzinhaltigem Wasser in den Bunker der Kehrrichtverbrennungsanlage Hagenholz. Es kam hier zu

einem Brand, der in zweistündiger harter Arbeit gelöscht werden musste. In den Zisternenwagen 7 bis 11 befanden sich nahezu 400 Kubikmeter Superbenzin, und in den Wagen 12 und 13 waren über 150 Kubikmeter Bleifreibenzin abgefüllt. Die SBB entsorgte Tausende von Litern Treibstoff vermischt mit Löschwasser und Schaum. In den Kläranlagen Werdhölzli und Glatt wurden von der Stadtentwässerung Tausende Liter Benzin abgesaugt. In der Kehrichtverbrennungsanlage Hagenholz konnten um die 2000 Liter zurückgewonnen werden. Über 300 Kubikmeter Benzin verbrannten, verdunsteten oder versickerten im Boden. Das Feuer erlosch um 12 Uhr.

Um 22 Uhr wurde mit dem Aufräumen des Schadenplatzes begonnen. Selbst Bundesrat Adolf Ogi dankte den Rettungskräften für ihren Einsatz. Mehrere Personen mussten aus Sicherheitsgründen aus umliegenden Liegenschaften evakuiert werden. Eine Reiterin beim Katzenbach wurde durch Trümmerteile aus dem Regenklärbecken so schwer getroffen, dass der Unterschenkel amputiert werden musste. Eine zweite Person erlitt leichte Verletzungen. Eine Frau verletzte sich beim Verlassen ihres Hauses. Zudem kam es beinahe zu einem Helikopterzusammenstoss: Derjenige der Presse kollidierte fast mit demjenigen der Rega. Fazit: «Helikoptereinsätze der Presse sind zu verbieten.»

13. HOP! Affoltern

Pia Meier

1996 wurde die neue S-Bahn-Haltestelle in Betrieb genommen. «In aller Stille», wie der Quartierverein Zürich-Affoltern in seinem Jahresbericht festhält. «Ein schmuckes Häuschen ist der alte Bahnhof Affoltern. Doch es steht verlassen und scheinbar nutzlos da an einem sonnigen Sommertag.» Als Bahnstation hat es jedenfalls ausgedient. Der Bahnhof Affoltern stand leer. Die Bevölkerung wehrte sich gegen die Einstellung des Billettverkaufs. «Leider gelang es dem Vorstand des Quartiervereins nicht, die SBB zur Aufrechterhaltung einer minimalen Infrastruktur über den Fahrplanwechsel 1997 hinaus zu bewegen», schrieb der Quartierverein «Wir bemühen uns weiterhin über private Kontakte, dass ein Billettverkauf und die Möglichkeit der Gepäckaufgabe doch noch erhalten bleiben.»

Da kam HOP! Zürich. Für schweizerische Verhältnisse stieg die Arbeitslosigkeit in den 1990er Jahren stark an. Um Erwerbslose zu beschäftigen, zu qualifizieren und wenn möglich wieder in den Arbeitsmarkt zu integrieren, wurde 1995 HOP! Wipkingen gegründet - nach einer Expansionsphase entstand daraus HOP! Zürich. Arbeitslose Männer und Frauen konnten beispielsweise in Gastronomie-, Garten- oder Strassenunterhaltsprojekten ihr Auskommen finden. Der Bestand rund 200 Fotos, zeigen die ursprünglich breit diversifizierten Einsatzgebiete der Beschäftigten. Nach der Jahrhundertwende konzentrierte sich HOP! Zürich zusehends auf den Lingerie- und Gastronomiebereich. Der Quartierbezug wurde aufgegeben

In Affoltern kümmerte sich HOP! um den Billettverkauf und betrieb eine Gärtnerei. «1996 ist der Billettverkauf im alten Bahnhof trotz unseren laufenden Bemühungen per Saldo nicht

messbar vorangekommen. Die SBB übten sich in Verzögerungstaktik», bemerkte der Quartierverein. «Im Dezember erfuhren wir, dass die SBB nun offenbar bereit seien, jetzt doch endlich ein Verkaufsgerät in den Räumen der einstigen Station zu platzieren. Mittlerweile ist die Filiale HOP! Affoltern jedoch geschlossen und es wurde bekannt, dass diese Institution derzeit nicht in der Lage sei, qualifiziertes Personal für den Billettverkauf freizustellen.»

Danach stand der Bahnhof Affoltern leer. Den Schuppen hatten die SBB einem Gewerbetreibenden vermietet.

14. Bahnhofgebäude wird Kulturbahnhof

Interview mit Raphael Felber, ehemaliger Präsident Verein KuBaA

Pia Meier

«Wenn wir ins Unihockey gingen, sahen wir immer den alten Bahnhof. Wir wussten, dass er leer stand», erinnert sich Raphael Felber. «Wir hatten gerade die Kantonsschule Oerlikon abgeschlossen und träumten davon, in Affoltern eine kleine rote Fabrik einzurichten.» Im Quartier gab es nichts für Jugendliche und junge Erwachsene. «Wir wollten selber etwas machen, Konzerte organisieren, eine Bar einrichten, Kinoabende organisieren.» Zudem sollte jungen Menschen im Quartier eine Plattform geboten werden für eigene Aktivitäten. Eine Besetzung des Bahnhofs wurde in Betracht gezogen. Man hat sich dann aber für den legalen Weg entschieden. «2003 haben wir den Verein KuBaA gegründet», so Felber. Als Verein konnte das finanzielle Risiko für eine Einzelperson eingeschränkt und die Verhandlungsposition gestärkt werden. Zu den Gründern des Vereins gehörten Andreas Kohler, Fabian Waser, Manuel Waser, Marcel Bamert, Melanie Winkler, Lars Hug und Raphael Felber. Der Name KuBaA steht für Kulturbahnhof Affoltern und habe keinen Bezug zu Kuba. Das Gebäude war im Besitz der SBB, sollte aber aufgrund seines historischen Werts – Landbahnhof auf städtischem Gebiet – in den Besitz der Stadt Zürich übergehen. Diese Situation wurde genutzt. Nach dem die Stadt zugesichert hatte, dass sie das Gebäude auch übernehmen, wenn das Gebäude genutzt wird, konnte mit der SBB einen Zwischennutzungsvertrag abgeschlossen werden.

Das Bahnhof-Gebäude war seit längerer Zeit ungenutzt, als die jungen Leute begannen, sich einzurichten. Anfangs standen ihnen die Schalterhalle, der Warteraum sowie die Bahnhofvorstandswohnung zur Verfügung. Der Schuppen, die grösste Fläche, war an einen Gewerbetreibenden vermietet. Die

Schalterwand musste raus, um einen grösseren Raum für Konzerte zu haben. Für längere Abbrucharbeiten hat der eingebaute Tresor gesorgt. Zusammen mit Kolleginnen und Kollegen hätten sie viel Eigenleistung erbracht. Es entstand eine kleine Bühne sowie eine Bar. Das Material und die erste Einrichtung haben sie lokal erhalten. Vieles wurde gesponsert. «Wir verbrachten sehr viel Zeit im alten Bahnhof und arbeiteten dort mit viel Idealismus.» Als erstes Event haben sie die EM 2004 übertragen. Durch Bierverkauf entstanden erste Einnahmen, welche gleich in neues Equipment investiert wurde. Am 16. Oktober 2004 fand das Eröffnungsfest statt. Ab dann war jeden Dienstagabend die KuBaR geöffnet.

Die Räumlichkeiten im Obergeschoss wurden als Ateliers vermietet. Sie wurden als Musikraum, Siebdruckatelier, Spray-Werkstatt, Malatelier und vieles mehr genutzt. Im Dachstock gab es eine Zeit lang sogar eine Boulder-Ecke.

Bald folgten erste kleinere Konzerte. Natürlich in der Musikrichtung, welche die Vorstandsmitglieder bevorzugten. In den ersten rund zehn Jahren wurden neben kleineren und grösseren Konzerten verschiedenste Veranstaltungen organisiert. Es gab Tischfussball-Tourniere, LAN-Parties, Jasstourniere und weitere Fussball-Übertragungen. Neben Theaterprojekten und Improtheatershows wurde das KuBaA auch Tatort für das live Hörspiel «Tod in Sils Maria». Es gab Kinoabende, am Sonntagabend wurde der Tatort übertragen und einmal im Monat wurde am Spielanlass «Brot und Spiele» gezockt. An Anlässen wie ZüLi (Züri liest) und ZüMu (Züri musiziert) sowie dem legendären KuBaQuiz platzte die KuBaR nicht selten aus allen Nähten. Einmal im Jahr am Hausfest konnte das ganze Haus von den Quartierbewohnern besichtigt werden. Über die Jahre liessen diverse Bands wie Diebesbande, Elijah & the Dubby Conquerors, Shirley Ann und Band, Dew, Rita Hey, Nils van der Waerden, The Bashing Somethings, Hang'em higher, Paul das Pausenbrot, The Feat Peals, Recycklang aber auch Acts aus dem Ausland wie John

Francis aus Amerika, Sergej Krauchuk aus Weissrussland oder Dermot Kelly aus Irland das KuBaA beben.

Aufgrund der Lage direkt an den lärmigen Zuggleisen und damals im Industriequartier von Affoltern schien die Lage für einen lauten Betrieb perfekt. Allerdings kam es dann doch zu Lärmklagen und es mussten Massnahmen ergriffen werden.

2005 übernahm die Stadt das Gebäude. Das Sozialdepartement der Stadt Zürich übernahm ab dann die Miete, so dass der Betrieb weitergeführt werden konnte. 2008 konnte mit grosszügiger finanzieller Unterstützung der Stadt Zürich und in unzähligen Stunden Arbeit in Eigenleistung durch den Vorstand sowie Kolleginnen und Kollegen das Gebäude innen und aussen renoviert werden. Der Konzertsaal wurde schallgedämmt, eine Lüftung und WCs eingebaut und die Bar erneuert.

Hat sich der Aufwand gelohnt? «Ja es hat sich gelohnt», betont Felber. Das Projekt wurde sogar mit dem ersten youngCaritas-Award ausgezeichnet. Einige Ideen konnten auch nicht umgesetzt werden. Die Veranstaltungsorganisation blieb am Vorstand hängen. Es kam keine Laufkundschaft, obwohl zum Beispiel massenhaft Getränkegutscheine für die Bar verteilt wurden. Auch den Touch eines Insiderclubs war schwierig abzulegen. Doch einen Kulturort haben sie im alten Bahnhof geschaffen, welcher bis heute besteht. Das Bild vom Bahnhof hat sich nicht verändert. Nur ein Zaun schützt den direkten Zugang zu den Gleisen. Felber war von 2004 bis 2012 Präsident vom Verein KuBaA. Am 31.12.2012 traten er und der gesamte Vorstand geschlossen zurück.

Das Know-how, wie man dieses Haus, seine Finanzen und Aktivitäten organisiert, musste vom nachfolgenden Vorstand wieder erarbeitet werden, wie die Nachfolger in einem Bericht festhalten. «Es folgten Jahre des finanziellen Blind- und Sturzflugs.» Der aktive Vorstand schrumpfte durch spontane Austritte - zumeist ohne Rücksicht auf Verantwortlichkeiten - auf

zwischenzeitlich zwei Mitglieder. 2016 wurden Überblick und Kontrolle wiedererlangt und die Lage nachhaltig stabilisiert. Auch das Vorstandsteam ist wieder gut aufgestellt. Im Jahr 2024 konnte die dritte Vorstandsgeneration den Verein übernehmen. Es geht weiter mit kulturellen Anlässen im KuBaA. Dass das KuBaA heute noch existiert, freut Felber. «Es ist schön, dass unser Baby solange Bestand hat.»

Das KuBaA erweckte auch Begehrlichkeiten bei der Elterngeneration des ersten Vorstands. Unter dem Namen Oldiesbar trafen sich diese ab 2006 einmal im Monat in der KuBaR. Bald wurde aus dem erweiterten Kreis der Oldiesbar der Kulturklub Affoltern gegründet, welcher selber Anlässe im KuBaA organisierte. Als Nachfolger des Kulturklubs wurde am 22. Mai 2014 Verein KAFF - Kultur Zürich-Affoltern gegründet. Der Name ist nicht Programm, sondern ist mit einem Augenzwinkern und einer Portion Selbstironie zu verstehen. Der Verein organisiert noch heute kulturelle Events wie Theater, Konzerte, Lesungen und anderes im Bahnhof Affoltern.

In den oberen Räumlichkeiten des Bahnhofs sind nach wie vor Ateliers eingerichtet. Unter anderem hat die OJA Affoltern dort ein Tonstudio.

15. Bahnstation wird aufgewertet

Pia Meier

Der Platz zwischen der Haltestelle und der Riedenhaldenstrasse war damals eine unansehliche Kiesfläche. Auf Initiative der Kerngruppe Affoltern (Verein Quartierentwicklung) unter Leitung von Pia Meier wurde der Platz bei der S-Bahn-Station von SBB und Stadt durch verschiedene Massnahmen aufgewertet. Durch stärkere Bepflanzung sollten die kahl wirkenden Kiesfelder bei der S-Bahnstation attraktiver gestaltet werden. Dieses «Eingangstor» zu Affoltern sollte einladend wirken, so dass sich Ankommende wie Wartende wohl fühlen. Anfang 2005 trafen sich Quartiervertretende mit SBB und Grün Stadt Zürich, um Möglichkeiten und Grenzen zu klären und eine Neugestaltung voranzutreiben. Das grundlegende Anliegen fand rasch Unterstützung. Nach einigen gemeisterten Umwegen und gelösten Problemen wurde ein Konzeptauftrag vergeben. Ein privates Planungsbüro entwickelte ein Gestaltungskonzept unter Berücksichtigung der verschiedenen Anforderungen. Merkmale der bevorzugten Variante waren Bankelemente bei den Pflanzenfeldern und ein langgezogenes hohes Dach. Dieses begrünte Dach sollte Laden, Perron und Rampe sowie ausreichend Veloabstellplätze decken. Der Lebensmittelladen sollte auch abends und sonntags geöffnet haben. Neben der Strasse sollten Kurzzeit-Parkplätze eingerichtet werden. Der neue Bahnhof sollte mit modernen Billettautomaten ausgerüstet werden. Weiterhin war aber kein Bahnschalter vorgesehen. Der Baubeginn erfolgte Anfang 2010, die Eröffnung fand Ende Herbst 2010 statt. An der Einweihung anwesend waren von SBB-Immobilien Markus Streckeisen, Stadträtin Ruth Genner und Quartiervereinspräsidentin Doris Weber. Eine kleine Ausstellung mit Fotos von anno dazumal von Pia Meier erfreute die Anwesenden. Besondere Attraktion war eine Fahrt mit dem roten Pfeil. Die

Gesamtkosten für die Neugestaltung beliefen sich auf rund drei Millionen Franken. Die SBB übernahm zwei Drittel.

ENTWURF

16. Blick in die Zukunft

Sanierung Bahnhofgebäude, Aufwertung Umfeld Bahnstation, Perronverlängerung und Behindertengerechtigkeit

Pia Meier

folgt

ENTWURF