

Der grosse Bahnhof für die Eisenbahn in Bülach



Junge Festdamen in feenartigen Kostümen und viele Leute mit strahlenden Gesichtern: Am Bahnhof Bülach wird im August 1976 ein ganzes Wochenende lang gefeiert.



Der grosse Auftritt eines Oldtimers: Jung und Alt posieren auf der Dampflok Nummer 5819 der Baureihe Eb 3/5. Fotos: Bildarchiv ETH-Bibliothek Zürich

Mit Fahnen und Wappen, Pauken und Trompeten begingen Hunderte Menschen rund um den Bahnhof Bülach Ende August 1976 ein rundes Bahnjubiläum. Der Anlass: 100 Jahre zuvor war die Bahnlinie Winterthur-Koblentz eröffnet worden. Aufgrund ihres wohl bedeutendsten Bauwerks, des Tunnels durch den Berg zwischen Bülach und Embrach, ist sie bis heute auch unter dem Namen Dettenberglinie bekannt.

Das damalige Jubiläumsfest entwickelte sich zu einem Grossevents im Bezirkshauptort, wovon die 92 Aufnahmen des Fotografen Hans Ruedi Bramaz zeugen, die sich im Bildarchiv der ETH-Bibliothek Zürich befinden. Ob dies an der historischen Ei-

senbahntechnik lag, die es damals zu bestaunen gab, wie etwa dem von einer Dampflokomotive der Baureihe Eb 3/5 gezogenen Extrazug? An der legendären Elektrolok Krokodil, die zu der Zeit vor allem auf der Gotthardlinie im Einsatz stand und von der ein Exemplar zur Feier des Tages ins Zürcher Unterland hinabgefahren war? Oder ob die damals hochmoderne Zugkomposition Chiquita, die seit 1976 als früher Vorbote des S-Bahnzeitalters das rechte Zürichseeufer entlangrollte, die Bahnfans in so grosser Zahl anlockte?

Die «Neue Zürcher Zeitung» berichtete in Form eines grossen Bilds mit etwas Text in ihrer Montagausgabe von den Jubiläumsfeierlichkeiten. «Die Dampf-

lokomotiven feierten nostalgische Triumphe», stand darin zu lesen.

Bund spricht Machtwort für Bülach

Zwei Tage zuvor hatte die NZZ dem Thema bereits einen grösseren Hintergrundartikel gewidmet. In ihm verwies das Zürcher Traditionsblatt auf eine Festschrift der Lesegesellschaft Bülach mit dem Titel «Der direkte Weg von Paris nach Konstantinopel führt durch den Dettenberg». Besonders Letzteres, sprich die genaue Linienführung, war laut den Autoren der Festschrift indes bis kurz vor Baubeginn so heftig umstritten, dass sie darin von einem «Dettenbergkrieg» sprechen.

Die Nordostbahn, welche die Linie von 1876 bis zur Übernahme durch die SBB im Jahr 1902 betrieb, und verschiedene Unterländer Gemeinden, allen voran Bülach, wünschten gemäss Festschrift die heutige Linienführung. Die Winterthurer Nationalbahn wiederum bevorzugte eine Streckenführung via Rorbas und Glattfelden mit einem Tunnel durch die Wagenbreche ob der Tösslegg. Der heftige Streit schien zunächst zugunsten dieser Fraktion zu enden: Der Zürcher Regierungsrat entschied sich für die Wagenbreche-Variante. Doch der Kanton hatte die Rechnung ohne den Bund gemacht. Das neue Eisenbahngesetz von 1873 übertrug die Zuständigkeit nach Bern. Und der Bund verpflichtete

die Nordostbahn, die Linie durch den Dettenberg zu bauen.

Doch damit nicht genug: Auch während des Baus waren diverse Schwierigkeiten zu überwinden, wie etwa ein Grundwasser-Einbruch im Tunnelstollen. Zudem gaben die Bauarbeiter zu reden. Ihre «Vögelimörderei» und ihre Fischfang-Methode – mit Dynamit – stiessen auf Unmut, sodass es zu Schlägereien zwischen Einheimischen und Italienern kam. Doch trotz alledem wurde die Linie am 1. August 1876 feierlich eröffnet – und noch heute verbinden die S-Bahnen der Linie 41 und 36 Winterthur mit Koblenz via Bülach statt über Rorbas.

Peter Weiss