

---

# Die Nationalbahn

Dokumentation über die SBB-Strecke  
Reussbrücke Mellingen - Baden Ober-  
stadt (ehemalige Nationalbahnlinie)

# Geschichte des Bahnhofs Baden Oberstadt und der Nationalbahn

## Bahnhof Oberstadt vor 115 Jahren

(rwa) Während über 115 Jahren diente das Bahnhofgebäude seinem Zweck. Mit der "Umwandlung zu nicht besetzter Station" endet eine wechselvolle Geschichte, die bis in die unrühmliche Epoche der früheren Nationalbahn zurückreicht.

Der Bahnhof ist zwar inskünftig personell nicht mehr besetzt, er wird jedoch von den modernen Pendelzügen weiterhin unverändert bedient. Auch die Zustellung der Güterwagen zum (einzigen) Kunden bleibt nach wie vor erhalten. Mit einer kleinen Rückblende wollen wir die Aera des inzwischen pensionierten, langjährigen Stationsvorstandes Alfred Bolliger und seiner Vorgänger nochmals würdigen.

Die Direktion der Schweizerischen Nationalbahn liess in den Jahren 1875 bis 1877 auf ihrem ganzen Streckennetz einheitliche Stationsgebäude errichten. Sie unterscheiden sich einzig von ihrer Grösse her (die natürlich auch mit der Bedeutung der Standortgemeinde zusammenhängt) und sind heute noch grösstenteils vorhanden. Baden erhielt deshalb den grössten Normtyp mit zwei Seitenflügeln, die heute noch als preisgünstige Wohnräume benützt werden. Nicht immer hat allerdings der gebotene Komfort mithalten können, wie wir noch sehen werden. Das Bahnhofgebäude von Stein am Rhein weist den gleichen Grundriss auf, während etwa in Mellingen die einfachere Variante gebaut wurde.

## Baden ist nicht gleich Baden

Die heutige Station "Baden Oberstadt" hiess jahrzehntlang für jene Kreise, denen das Gebiet der früheren Kreisdirektion II in Luzern näherlag, einfach "Baden". So mussten etwa die SBB-Ablöser aus Lenzburg nach "Baden" delegiert werden. Damit war allerdings nicht der heutige Bahnhof Baden gemeint, sondern eben das an der Linie nach Mellingen gelegene Oberstadt. Sogar der heutige Bahnhofsinspektor von Aarau hat seine Lehrzeit vor 40 Jahren eben in "Baden" (Oberstadt) begonnen.

30 Jahre nach Betriebsöffnung der Spanischbrötlibahn waren die Verständigungsmittel zwischen den Bahnhöfen noch gering. Hatte beispielsweise der Vorstand von Baden Oberstadt mit seinem Kollegen etwas zu verhandeln, so gab er dem nächsten Zug eine postkartenähnliche "Correspondenzkarte" mit und erhielt so auch gleich die Antwort. Für fahrdienstliche Anordnungen im Zugverkehr wurden rote, grüne und weisse Signalscheiben an die Lokomotive und an den letzten Wagen gehängt, eine weitere Möglichkeit der Nachrichtenübermittlung bildete der Morsetelegraph mit seinen elektrisch übermittelten Punkten und Strichen.

## Kohlenverbrauch streng geregelt

Durch Zufall ist ein zeitgenössisches Dokument erhalten geblieben, das den Kohlenverbrauch aller Stationen der früheren Nationalbahnlinie

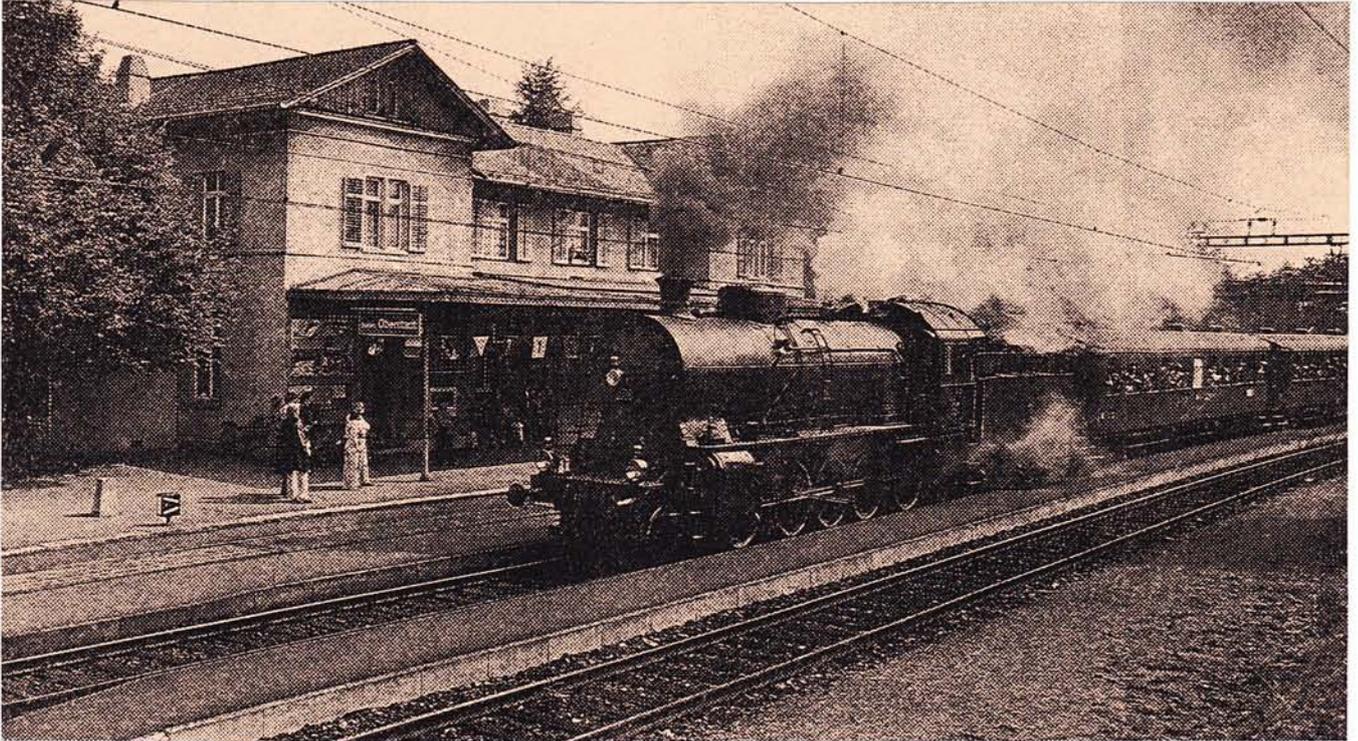
überliefert. In feiner säuberlicher Handschrift wird eine "Rangordnung betreffend den Coaksverbrauch" präsentiert, die hundert Jahre vor Beginn des Computerzeitalters sogar den Durchschnittswert per Ofen und Monat ermittelte. Die Station Baden mit fünf Einzelöfen (diese aufwendige Heizungsart besteht heute noch) hält mit 6 Tonnen den Rekord und kann mit Stein (gemeint ist nicht das nähere Steinsäckingen, sondern das heutige Stein am Rhein) gleichziehen. In der Anmerkung fällt der Schreiber plötzlich wieder in die alte deutsche Schrift zurück. Wie viele Kanzlisten, ausgerüstet mit Gänsekiel, Tintenlappen und kleiderschonenden Überärmeln, mögen wohl im Oktober 1878 an unbequemen Stehpulten über dieser Tabelle gebrütet haben?

## Zahlen zur Bahnhofgeschichte

Betriebseröffnung Baden Oberstadt-Zofingen am 6. September 1877. Betriebseröffnung Baden Oberstadt-Winterthur am 15. Oktober 1877, Übergang an die Nordostbahn am 1. Oktober 1880, Schweizerische Bundesbahnen seit dem 1. Januar 1902, elektrischer Betrieb ab 17. Dezember 1946, Übergang vom SBB-Kreis II an Kreis III am 1. Januar 1989.

Die Reihenfolge der früheren Stationsvorstände reicht nachweisbar zurück bis zu Gustav Weber. Anschliessend folgten: ? bis 1959 Paul Urech, 1959 bis 1965 Kurt Hofer, 1966 bis 1976 Martin Balsiger, 1976 bis 1993 Alfred Bolliger.

## Abschied vom alten Dampf­bähnli



Einfahrt des Dampfzuges zum Jubiläum 100 Jahre Nationalbahn am 3. September 1977

Foto: K. Niederer

### Bis 1946 fauchten Dampf­lokomotiven über die Nationalbahnstrecke

Zur Aufhebung des Dampf­betriebes schrieb das Badener Tagblatt am 17. Dezember 1946 folgendes:

"Mit Wehmut sehen wir das Dampf­bähnlein am Bahnhof Oberstadt von uns scheiden, ein idyllisches Stück Eisenbahn gehört damit der Geschichte an. Unsere ersten Zeichnungsversuche waren doch dieser Bahn gewidmet, der Loki mit dem Rauch, wenn sie von Wettingen schnaubend und pustend einfuhr. Bei den längeren Zügen musste die Loki vor der Abfahrt im Bahnhof Oberstadt noch Kraft sammeln, um die steile Kurve im Steinbruch mit der schweren Last überwinden zu können. Der Kessel wurde nochmals gefüllt, so dass das Feuer bis in die Nachbarschaft zündete, und ein schwarzer Rauch entstieg dem Kamin. Bei schlech-

tem Wetter drückte es den Rauch bis auf den Boden herunter und die in der Nähe des Bahnhofs stehenden Häuser waren in diesen Rauch gehüllt. Vor dem Anfahren zischte der Dampf aus den Ventilen und dann wurde die Fahrt angetreten, wobei kurz nach dem Anfahren nicht selten die Räder auf den Schienen herumzirkelten, wie wenn sie keinen festen Halt hätten. Gegen den Steinbruch hin hörte man den Kampf der Lokomotive, es tönte, wie wenn sie sagen wollte: "Ich muss side, ich muss sperze, ich muss lide, ich muss sperze". Die schweren Züge verschwanden nur langsam im Steinbruch und nicht selten gab es dort noch einen unfreiwilligen Halt, bis die Loki neue Kraft gesammelt hatte, um ihre schwere Last weiterzuführen. Nun wird uns dieses

schöne, alte Loki genommen und an deren Stelle kommt ein Kasten mit Apparaten und Motoren. Von der Kraftentfaltung sieht und hört man nichts mehr, die man beim Dampfross so schön gesehen hat. Die Glut des Feuers wird verschwinden. Aber auch der Bahnwärter kann kein heisses Wasser mehr fassen, um den Wartsaal zu reinigen. Am Morgen weckte uns der erste Zug, wenn der Heizer den Kessel auf dem Bahnhof nochmals füllte, um die Kraft für den steilen Anstieg gegen den Weiher zu sammeln. Auch diesen Wecker verlieren wir.

So trauern wir, die wir unsere Jugend in deren Nachbarschaft genossen haben, wir werden das schöne Rächlein vermissen. An dessen Stelle sehr wir nun die vielen Masten mit den Drähten."

Quelle: Badener Tagblatt, 25. August 1993

17. Dezember 1946

## Geschichte des Bahnhofs Baden Oberstadt und der Nationalbahn

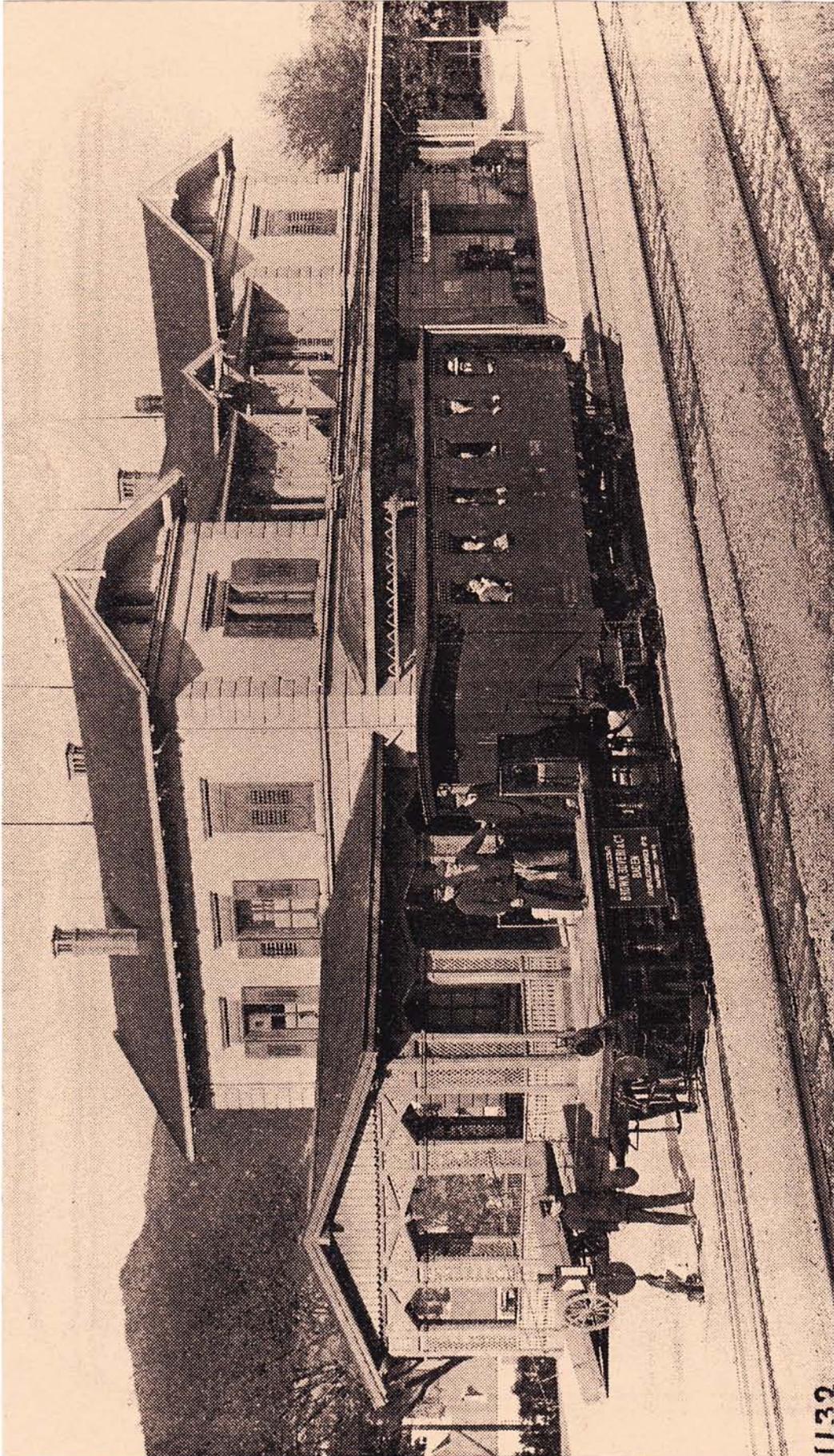


Foto: BBC / Badener Tagblatt, 25. August 1993

Während der Kohlekrise stellte die BBC ihre Akkumulatorenplattformwagen zur Führung von Arbeiterzügen zwischen Baden Oberstadt und Mellingen den SBB zur Verfügung.

Auf dem Bild sind noch die am Bahnhof angebauten offenen Wartehallen zu sehen. Sie wurden Mitte der 20er Jahre abgebrochen.

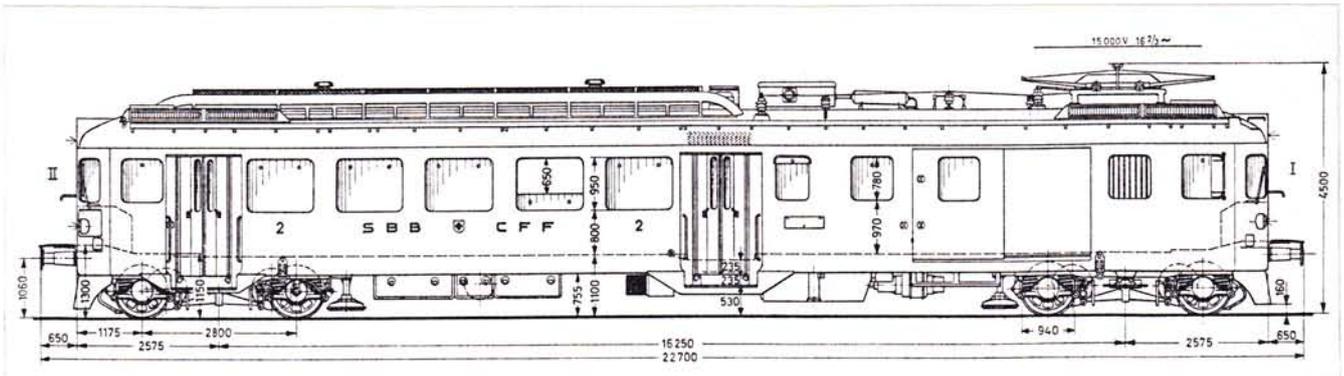
## BDe 4/4

für diese kostengünstigere Bedienungsweise sind sogenannte Schwenkschiebetüren eine technische Voraussetzung.

Gemäss derzeitiger SBB-Planung (Stand Mai 1993) sollen die BDe 4/4 bereits bis 1995 aus dem öffentlichen Betrieb ver-

schwunden sein und dann nur noch für Personalüberfuhren dienen.

Badener Tagblatt 17.07.93



Zeichnung: SBB

### BDe 4/4 1621-1651

1952-1955  
57 t  
1200 kW / 1600 PS  
110 km/h

### Zugeschweisst

Zugeschweisste Fronttüren weisen die BDe 4/4 1621, 1623, 1629 und 1631 auf (Stand Mai 1993).

### Ausrangiert

Bereits ausrangiert sind die BDe 4/4 1633, 1638 und 1648 (Stand Mai 1993).



Pendelzug im Abendlicht; Fislisbach; Juni 1991

Foto: Urs Widmer

ca. 1962 - 1992

# Überrollt Doppelstöcker den Pionier "Nationalbahn"?

## Eine Lösung aus Zürich für die Problemstrecke von Wettingen nach Mellingen

Im «Grünbuch über die Zukunft der SBB», wo eine «Groupe de réflexion» die Trennung von defizitären Streckenabschnitten empfiehlt (vgl. S-Bahn nach Niederweningen, BT vom 3. 2. 1993), ist die Verbindung von Wettingen nach Mellingen als unrentables Beispiel aufgeführt. Als Relikt aus «Nationalbahn»-Pionierzeiten scheint ihre Stilllegung plausibel – jedoch nur, falls sich eine Zürcher S-Bahn-Linie nach Lenzburg verwirklichen lässt.

(smu) Sowohl die Mitglieder des 1980 gegen eine drohende Schliessung gegründeten «Aktionskomitees für die Erhaltung der Nationalbahn» (eines Schienennetzes aus Eisenbahn-Pionierzeiten) als auch zuständige Stellen des Kantons sind darüber im Bilde, dass zumindest die im «Grünbuch» erwähnte Strecke von Wettingen nach Mellingen in verschiedener Hinsicht nicht unproblematisch ist. Die Linienführung, die Lage der Stationen und die schlechten Benutzerfrequenzen geben dabei hauptsächlich zu denken. Vor rund zwölf Jahren hatten sich namhafte Politiker aber unter anderem deshalb für die Nationalbahn stark gemacht, weil eine Alternative fehlte, und diese auch nicht mit einer neuen Verbindung nach Zürich durch den Heitersberg-Tunnel geschaffen würde.

Das Nationalbahn-Komitee hat einen prominenten Präsidenten: Ständerat Willy Loretan aus Zofingen (dem Endpunkt der Nationalbahn). Für Loretan heisst das Resultat des SBB-Berichts nicht, «dass man keinen öffentlichen Verkehr mehr haben will».

Er empfiehlt, falls sich die SBB entschliessen würden, die Verbindung selber nicht mehr weiterzuführen, diese in regionale Verkehrsbetriebe zu integrieren, wie dies im westlichen Kantonsteil im Wynental, Suhrental und Wiggental geschehe. Der Weg zum «Mischverkehr», wie er dort schon am Abend praktiziert werde, sei vielversprechend. «Für jeden Bedarf soll das adäquate öffentliche Verkehrsmittel (Zug oder Bus) eingesetzt werden.» Loretan erachtet die Schliessung der Strecke Wettingen-Mellingen dennoch als nicht ratsam: «Angesichts der zunehmenden Engpässe, die im Heitersberg-Tunnel entstehen, sollte man die Strecke sicher nicht aufgeben.»

### Wieviel Bahn im Heitersberg?

Fritz Fischer, Fislisbacher Vorstands-

mitglied des Nationalbahn-Komitees und Mitglied der Regionalen Planungsgruppe, möchte die Stellungnahme des Kantons abwarten. Schon heute steht für ihn jedoch fest, dass Studien zu den Aspekten der Kapazität, Erschliessungsqualität und der Belegung angestellt werden müssen. Am wichtigsten werde es sein, wieviel Bahnverkehr der Heiters-

bergtunnel verträge, dem in den nächsten Jahren im Rahmen von «Bahn 2000» (trotz Redimensionierung) und Neat eine enorme Mehrbelastung bevorstehe.

### Lösung: S-Bahn Zürich-Lenzburg?

Zu schlecht seien die Dörfer mittels Nationalbahn erschlossen, zu gering auch die Anzahl Fahrgäste, als dass sich der weitere Betrieb des Nationalbahn-Stücks lohnen würde, wenn die langersehnte S-Bahn-Linie nach Lenzburg realisiert würde. Josef Beeler vom kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr nennt Zahlen: 1982, als die Buslinie ab Baden nach Mellingen/Bremgarten eingeführt worden sei, hätte die Bahn einen Drittel

der Fahrgäste «verloren». «Heute verzeichnen die Busse noch weiteren Zuwachs.» Kommt die S-Bahn, dann wird als Ersatz für den Nationalbahn-Abschnitt die Buslinie aufgewertet.

Allerdings wird erst im kommenden Jahr, vielleicht sogar erst 1995, die Möglichkeit bestehen, beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eine Linie zu «bestellen»: Nicht die Kostenfrage (der Betrieb ginge voll zu Lasten des Kantons), sondern vielmehr die Anpassung der rechtlichen Grundlage lässt auf sich warten. Um mit dem ZVV einen Vertrag abzuschliessen, ist die Revision des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs nötig. Diese wird frühestens 1994, eher aber 1995 vollzogen.

## Bahnhof Mellingen SBB, 23.45 Uhr

(smu) Fünf Stunden früher, um 18.15 Uhr, hat der letzte SBB-Beamte den Schalteraum verlassen. Die Türe ist nun verschlossen, und allfällige späte Zugreisende sind auf den Warteraum verwiesen, wo ein Automat steht. Der Warteraum, geheizt, möbliert mit einer hölzernen Sitzbank, ist leer. An den Wänden werden die touristischen Segnungen des Reiselandes Schweiz angepriesen: eine Fahrt mit dem Glacier-Express, die Kleine Scheidegg, Engelberg, Luzern – die vergilbte Bildqualität passt zu den undefinierbar gelblichen Wartsaalwänden.

Während die Ampeln eingangs und ausgangs beider Bahnhofseise auf Rot stehen, rast auf der Heitersberg-Linie hinter dem kleinen Wäldchen auf der Bahnhofshöhe ein Güterzug nach dem andern durch. «Mellingen SBB», mehrere erleuchtete Schilder in der kalten Nacht, und beim Warten kommen melancholische Mani-Matter-Gefühle («d's Lied vom Bahnhof») auf, mit dem Unterschied, dass sich in Mellingen im weiten Umfeld wirklich keine Menschenseele befindet, kein Auto, kein Velo und auch kein Bus geparkt sind, und selbst das Restaurant Bahnhof ferienhalber geschlossen ist.

Um 23.40 Uhr verlässt der letzte Zug die Station Baden-Überstadt, genau



Wie ein «Geisterzug» taucht die letzte Komposition aus der Dunkelheit auf.

Foto: smu

sechs Minuten später reisst das Klingelsignal den Wartenden aus der Stille, aber vom Zug ist noch nichts zu sehen. Stundengleiche Minuten später kündigt sich der letzte Regionalzug der Linie 645 mit einem langgezogenen Pfeifton an, um als Pyramide aus drei Lichtpunkten immer näher zu rücken. Schliesslich werden neben dem Güter-

schuppen die erleuchteten Fenster eines «Geisterzugs» erkennbar. Der Zug hält, drei Menschen sitzen auf drei Wagen verteilt darin, ein junges Mädchen, ein Jugendlicher und ein mittelalterlicher Mann mit Glatze. In Mellingen SBB steigt niemand aus, und drei Menschen fahren weiter nach Lenzburg, Suhr oder Aarau.

## BDe 4/4



Zweimal BDe  
4/4 1634;  
Juni 1991

ne gewisse Infrastruktur stets griffbereit, denn hier wurden folgende Gegenstände "für alle Fälle" mitgeführt: Erdungsstange für das notfallmässige Erden der Fahrleitung, rote Haltsignalscheiben, Hemmschuhe, Tragbahre und Sanitätskiste für Erste Hilfe. Die erste Wagenklasse wurde

im dazugehörigen Steuerwagen angeboten. Zwei bezüglich Komfort und Jahrgang passende Leichtstahlwagen ergänzten das Platzangebot in der vierteiligen Zugsgarnitur. Der nun bald ausscheidende Triebwagengeneration kann nicht gerade ein ruhiger Lauf zugebilligt werden. Es machte offen-

sichtlich Mühe, die 1420 PS Leistung ohne Erschütterung über den sogenannten Lamellenantrieb auf die Schienen zu bringen. Der Transformator war aus Platzgründen unter dem Wagenboden angebracht. Die Höchstgeschwindigkeit des Triebwagens lag ursprünglich bei 100, später sogar bei 110 km/h.



ca. 1962 - 1992

## BDe 4/4

Bemerkenswert und die Frontpartie mitbildend waren die versenkbaren Faltenbälge, die für einen zusätzlichen Anhängewagen einen tunnelartigen Übergang zum Nachbarfahrzeug erlaubten. In der letzten Zeit wurde jedoch diese Einrichtung

bei Gelegenheit ausgebaut, da nur durch Verschweissen der Stirnfront die unerwünschte Zugluft im Führerstand reduziert werden konnte. Jahrelang waren Triebwagen des bald aussterbenden Typs BDe 4/4 auch auf den Nationalbahn-

strecken Aarau - Zofingen und Aarau - Suhr - Wettingen tätig. Hier war jeweils nur ein einziger Zwischenwagen eingereiht. Die Einführung des kondukteurlosen Betriebes hat die alten Triebwagen hier ab Fahrplanwechsel 31. Mai 1992 verdrängt;



Regionalzug Wettingen-Aarau; Mellingen; Mai 1991



Letzte Einsätze (Ersatz durch NPZ nach Fahrplanwechsel); Mai 1992

## Dampf auf der Nationalbahn Sonderfahrt

---



Abschnitt Baden-Oberstadt/Dättwil  
Damm unterhalb dem Dorf Dättwil  
Hintergrund: Bau des Baregg-Tunnels



## Dampf auf der Nationalbahn Sonderfahrt

---



Auf dem Damm über das  
Fislisbacher Feld  
Hintergrund: Musterlee



Verbunden mit dieser Sonderfahrt war die Einweihung einer Denkmal-Dampflokomotive beim Bahnhof Baden. 1974 wurde diese durch die E-Lok Ae 3/6' 10601 ersetzt. Baden als Sitz der BBC war lange Zeit führend in der Fabrikation elektrischer Triebfahrzeuge.

## BDe 4/4



Typischer Pendelzug mit BDe 4/4; Fislisbacher Damm; Mitte Februar 1992

Während rund 30 Jahren pendelten die grünen Pendelzugskompositionen auf der Nationalbahnlinie zwischen Wettingen und Aarau hin und her. Die Triebwagenserie der BDe 4/4 wurde in den Jah-

ren 1952 bis 1954 in 31 Exemplaren gebaut. Sie sollte vor allem den leichten Personenzugdienst auf den Nebenlinien abdecken, die vorher aufwendig mit Lokomotiven und Kompositionen

aus Gepäck- und Personenzugwagen bedient wurden. Die Triebwagen konnten mit dazu passenden Steuerwagen als Pendelzüge geführt werden, wobei nach Bedarf auch Zwischenwagen (in unserem



BDe 4/4 1629 mit zugeschweisster Fronttüre; Bahnhof Mellinger; Juni 1991

Fotos: Urs Widmer

ca. 1962 - 1992

## BDe 4/4



Bahnhof Mellingen, BDe 4/4 1635, Mai 1991



Steuerwagen zu BDe 4/4, September 1991

Falle genügte oft ein einziger) eingereicht werden konnten. Damit wurden die Rangiermanöver in den Endstationen Aarau und Wettingen bereits stark vereinfacht; der Lokomotivführer hatte auf diesen Bahnhöfen lediglich noch den Führer-

stand zu wechseln, und nach einer kurzen Prüfung der Druckluftbremsen ging die Fahrt in umgekehrter Richtung weiter.

Mit diesem kombinierten Triebwagen gelang es, gleich mehrere Funktionen zu erfüllen. Neben

dem Zugfahrzeug waren auch 40 Sitzplätze in der 2. Klasse vorhanden (aufgeteilt in 16 Raucher- und 24 Nichtraucherplätze) sowie ein 19 m<sup>2</sup> grosser Gepäckraum, der auch noch ein geschlossenes Abteil für den Zugführer enthielt. Dadurch war ei-

# Geschichte des Bahnhofs Baden Oberstadt und der Nationalbahn

## Definitiver Schalter- schluss im "Oberstädt- li"-Bahnhof

Am Freitag den 17. Dezember erfolgt der erste Schritt zur Stilllegung des Bahnhofs Baden-Oberstadt. Geschlossen werden endgültig der Billett- und der Gepäckschalter. Zirka Anfang März 1994, nach Abschluss der nötigen Installationen, wird auch die technische Bedienung des "Oberstädtli" eingestellt. Der Bahnhof Baden-Oberstadt wird also zu einer "Haltestelle" degradiert, wie jener in Dättwil schon vor mehreren Jahren.

Mit dem "Bahnhof-Fäsch" vor knapp drei Monaten verabschiedete der Quartierverein Chrüzliberg "seinen" Bahnhof Baden-Oberstadt, der bekanntlich im Zuge der Sparmassnahmen der SBB wie zahlreiche andere zu einer unbedienten Haltestelle "degradiert" wird. Am kommenden Freitag erfolgt nun der erste Schritt. Nachdem der Billett- und Gepäckschalter schon seit Mai 1992 samstags und sonntags nicht mehr geöffnet war, ist am 17. Dezember 1993 um 20.20 Uhr endgültig "Schalterschluss" im Oberstädtli-Bahnhof. Bis zu diesem Zeitpunkt können noch Billett, Abonnements usw. bezogen, Passagiergepäck aufgegeben bzw. abgeholt oder auch Auskünfte eingeholt werden. "Die letzten Billette und Abonnemente können wir leider nicht zu einem reduzierten Liquidationspreis verkaufen", erklärte dazu lachend Oberstädtli-Vorstand Alfred Bolliger. Wer sich bis jetzt dort bedienen liess, wird ab nächstem Samstag den ("Haupt"-) Bahnhof Baden aufsuchen

müssen. Vorhanden ist jedoch auf dem Bahnhof-Peron ein Selbstbedienungsautomat für Billette nach den an der Oberstadt-Linie gelegenen Stationen (und wer noch einen Fahrchein mit dem Stempel "Baden-Oberstadt" als "Souvenir" möchte, muss sich demnach sputen ...).

Noch wird aber bis zirka Ende Februar / Anfang März 1994 eine technische Bedienung der Station bleiben. Gemäss Auskunft von Ueli Troxler, Chefmonteur des Stellwerkbezirks 10 (mit dem Dienstort Rangierbahnhof Killwangen), sollten bis dann die technischen Installationen abgeschlossen sein. Dann müssen diese Anlagen von der Stellwerksabteilung der SBB-Generaldirektion abgenommen werden, ehe "grünes" Licht gegeben werden kann. Dazu Troxler: "Ab diesem Moment erfolgt eine "Fernüberwachung" durch den Bahnhof Wettingen, nicht aber eine "Fernsteuerung" der hier installierte Stellwerk-Typ lässt eine Fernsteuerung nicht zu." Dies bedeute, dass für irgendwelche Manöver, zum Beispiel eine Überstellung von Güterwagen zum und ab dem Areal der Ferro AG jeweils ein Angestellter von Wettingen kommen muss für die Weichenumstellungen. Wettingen ist generell für den Weichenunterhalt zuständig, zum Beispiel auch für eventuell nötige Schneeräumungen. Neu wird lediglich sein, dass nach der vorerwähnten technischen "Abnahme" Wettingen die "Freigabe" der Strecke bis Melligen schon ab eigener Station "anfordern" muss, bevor ein Zug abgefertigt werden kann, bzw. Melligen in der Gegenrichtung durchgehend bis Wettingen.

Troxler wie Bolliger betonen, dass die Sicherheit auch ohne Bedienung gewährleistet ist, auch ohne Zugsbegleiter. Der Lokomotivführer überwachte das Ein- und Aussteigen der Passagiere und fährt von sich aus ab zur fahrplanmässigen Zeit. Bei einer eventuellen Unregelmässigkeit auf der Strecke ruft er per Natel-C die nächstgelegene bediente Station auf, von der aus die nötigen Massnahmen getroffen oder veranlasst werden. Vorsicht seitens der Passagiere und - falls nötig - gegenseitige Hilfeleistung beim Ein- oder Aussteigen (zum Beispiel für Betagte oder Frauen mit Kleinkindern) sind dabei selbstverständliche Voraussetzung.

Mit der Aufgabe der Bedienung von Baden-Oberstadt wird ein Abschnitt der Badener Eisenbahngeschichte abgeschlossen - schade und bedauerlich aus der Sicht der Bahnkunden. Ob das über 100 Jahre alte Bahnhofgebäude stehen bleibt, ist noch sehr ungewiss (eine Vermietung käme nur auf kürzere Dauer in Frage) - noch sind ja die Projektstudien einer Gruppe ETH-Studenten über eine mögliche zukünftige Grossüberbauung des ganzen Areals bis hinunter zum "Klösterli" in bester Erinnerung. Eine Realisierung wird aber wohl kaum noch in diesem Jahrhundert erfolgen. Eine gründlichen Innenrenovation wird hingegen diese Tage im Restaurant Bahnhof-Oberstadt abgeschlossen, das am 15. Dezember 1993 unter neuer Leitung wieder eröffnet wird. Eine dringend nötige Sanierung und Renovation der Fassade bleibt aber auch an diesem Gebäude noch offen.

# Geschichte des Bahnhofs Baden Oberstadt und der Nationalbahn



Juni 1993

Foto: Urs Widmer

Ebenfalls in das Jahr 1877 fällt auch die Eröffnung des Bahnhofs Wettingen sowie der beiden Eisenbahnbrücken über die Limmat. Immerhin einigten sich die beiden Erzfeinde SNB und NOB, den Bahnhof Wettingen gemeinsam zu nutzen, die Eisenbahnbrücke Richtung Baden wurde jedoch dreispurig mit getrennten Trassees gebaut. Durch diese Neubauten wurde auch das alte, seit 1847 bestehende Spanischbrötli bahntassee, welches von Neuenhof her durch das Quartier der äusseren Zürcherstrasse führte, aufgehoben.

Doch zurück zum Bahnhof Oberstadt, welcher viele Jahre den hin und her pendelnden Arbeitern und Angestellten der BBC aus der Region Mellingen/

Mägenwil diente. Im Jahre 1919, zur Zeit der Kohlenkrise nach dem ersten Weltkrieg, stellte die BBC sogar ihre Akkumulatorenlok zur Verfügung.

## Wartehallen abgebrochen

Mitte der zwanziger Jahre wurde die beiden offenen Wartehallen abgebrochen. Eine Reparatur zum Preise von zirka 1'000 Franken sei zu teuer, erklärten die SBB. Die Gleisanlagen blieben praktisch in all den Jahren unverändert.

Die Strecke Wettingen-Othmarsingen (inkl. dem Bahnhof Oberstadt) wurde nach dem Zweiten Weltkrieg elektrifiziert. Der elektrische Betrieb wurde am 17. Dezember 1946 aufgenommen.

Durch bessere Ausnützung von Rollmaterial und Personal verkehrten nun 25 Züge an Stelle von 14 bei Dampftrieb. Ein besonderes Problem war die Beschaffung des Kupferdrahtes nach dem Krieg. Der gesamte Bedarf musste durch Rückgewinnung aus bahneigenen Anlagen gedeckt werden. Unter anderen Massnahmen wurde dazu der damals in Tunnels übliche zweite Fahrdrat an der Gotthardlinie ausgebaut. Das so gewonnene Rohkupfer wurde von einheimischen Metallwerken zur benötigten Länge von 33,5 Kilometer Fahrdrat zu 85 Quadratmillimeter verarbeitet. Vorbei war damit die Zeit, in der Dampflokotiven zweimal Anlauf nehmen mussten, um die Steigung hinter dem Schadenmühleplatz zu überwinden.

# Geschichte des Bahnhofs Baden Oberstadt und der Nationalbahn

## Tunnelbau in Rahmen der Verkehrssanierung

Zur Zeit der Badener Verkehrssanierung kam wieder Bewegung in das Gelände des Bahnhofs. Da gab es unter anderem auch ein Projekt, welches vorsah die heutigen Bahnhöfe Baden, Wettlingen und Baden-Oberstadt durch einen Zentralbahnhof südlich des Falken zu ersetzen.

Im Oktober 1957 wurden die Arbeiten zum Bau des Kreuzlibergtunnels aufgenommen. Dies führte zu einer grossen offenen Baustelle unterhalb des Bahnhofs beim Klösterli während auf der andern Seite am Kreuzliberg die Baubaracken für die Arbeiter standen. Der neue Bahntunnel wurde im September 1961 eingeweiht und ist durch eine Wendeltreppe mit dem Bahn-

hof Oberstadt verbunden. Dies war lange Zeit die seltsamste Verbindung zwischen zwei SBB-Kreisen. Der Bahnhof Oberstadt gehörte bis vor wenigen Jahren zum SBB-Kreis II Luzern, während der Hauptbahnhof dem SBB-Kreis III Zürich zugeteilt ist. Als letzte Arbeiten der Verkehrssanierung wurde 1962/63 die "Oberstädtler-Barriere" an der Zürcherstrasse aufgehoben. Im Zuge der Arbeiten für die Verkehrssanierung wurde auch der traditionelle Badener Viehmarkt von Gstühlplatz zum Bahnhof Oberstadt verlegt. Dort fand der immer kleiner werdende Markt letztmals im Herbst 1972 statt.

Die letzte grössere Veränderung fand durch den Bau des KV-Schulhauses statt. Der vorhandene Fussgängerübergang mit

Drehkreuz wurde aufgehoben und durch die auf der an deren Seite des Bahnhofs liegende Passerelle ersetzt. Baubeginn für das Schulhaus war 1978, und im Frühling 1981 wurde es von den Schülern bezogen. Der heutige Kiosk wurde 1989 erstellt und ersetzte den Kiosk mit Front gegen die Lagerhallen an derselben Stelle.

Nun soll also ab zirka November 1993 der Schalterdienst eingestellt und die Station von Wettlingen aus fernbedient werden. Dabei wird auch die Gleisanlage leicht verändert. Die auf der Strassenbrücke liegende, unterhaltsaufwendige Weiche 1 wird aufgehoben und das dadurch zum Stumpen gewordenen Gleis 3 wird mit einem Prellbock Richtung Wettlingen versehen.

Quellen: Armin Winiger, Badener Stadtarchiv, Badener Neujahrsblätter, diverse Jahrgänge, SBB-Archiv Kreis III Zürich, Schweizerische Bauzeitung Heft 38/1958, Badener Tagblatt vom 17.12.1946



Juni 1991

Foto: Urs Widmer

## Bahnhof Baden Oberstadt Dienststellen-Leiter Alfred Bolliger

Der Bahnhof Baden Oberstadt muss ab November 1993 ohne Bedienung auskommen. Mit dem Dienststellen-Leiter Alfred Bolliger geht ein Mann, der noch Zeit für seine Kundschaft hatte.

Abschiede sind immer bitter. Doch der Dienststellen-Leiter Alfred Bolliger schaut lieber nach vorne. Wie es so seine Art ist. Der Bahnhof Baden Oberstadt muss ab Ende November ohne Bedienung auskommen, auch seine Stelle wird es dann nicht mehr geben.

Alfred Bolliger ist in Lenzburg aufgewachsen. Im Juni 1960 hat er seine Tätigkeit im Oberstadt-Bahnhof aufgenommen. 1976 wurde er zum Dienststellen-Leiter befördert.

Der Bahnhof Baden Oberstadt wurde 1877 als Bestandteil der Schweizerischen Nationalbahn gegründet. Doch der Traum war schnell ausgeträumt: Die Gesellschaft verlump-



te zwei Jahre später und Oberstadt verschwand in der geschichtlichen Versenkung. Der Bähnler mag sich noch an die 60er Jahre erinnern, als jeden Morgen 300 Menschen den Bahnhof frequentierten. "Alles Arbeiter von der BBC", erklärt er.

Die Heitersberg-Linie existierte noch nicht, Güterzüge auf der Linie Ostschweiz - Gotthard donnerten täglich durch den Oberstadt.

Mit dem privaten Verkehrsaufkommen und dem Ausbau des schweizerischen Streckennetzes nahm die Benutzeranzahl mehr und mehr ab.

Der kleine Bahnhof strahlt Gemütlichkeit aus. Das scheint sich auf die Leute hier zu übertragen: Bedächtig und liebenswürdig verrichten sie ihre Arbeit.

Mindestens zwanzig Jahre scheinen an dem Bahnhof spurlos vorübergegangen zu sein. "Die SBB wollte diese Dienststelle schon lange dichtmachen, deshalb wurde nie etwas erneuert", erklärt Bolliger. Das alte Stellwerk zum Beispiel stammt aus dem Jahre 1953. "Es muss jetzt einfach renoviert werden, und die Voll-Automation ist gut zu bewerkstelligen."

Quelle: BAR, 26. August 1993; Foto: Alex Spichale



Baden Oberstadt, Juni 1991

Foto: Urs Widmer

November 1993

## Geschichte des Bahnhofs Baden Oberstadt und der Nationalbahn

Ab November 1993 wird der Bahnhof Oberstadt nur noch eine "tote" Station sein. Der zweite Badener Bahnhof wird - wie schon Dättwil - nicht mehr durch einen Bahnhofsvorstand bedient, sondern von Wettingen aus "ferngesteuert". Der Badener Armin Winiger hat im Vorfeld einen Beitrag zur Geschichte des Bahnhofs Oberstadt und der Nationalbahn zusammengestellt.

Die Geschichte des Badener Bahnhofs Oberstadt beginnt mit dem Bau der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) und deren Eröffnung im Jahre 1877. Das Gebäude wurde vom Architekt der Nationalbahn, C. Bär, 1876 entworfen und war ursprünglich noch mit zwei

offenen Wartehallen versehen. Die Eröffnungsfahrt für die Strecke Baden-Oberstadt-Zofingen mit Einweihung fand am 5. September 1877 statt.

### Mit Festwein und Kurmusik

Am Tag darauf wurde der regelmässige Betrieb aufgenommen. In Baden waren die obere Stadt und die Vorstadt samt dem schmucken Bahnhof festlich dekoriert. Die mit dem Frühzug von Zofingen und vom Zürichbiet angekommenen Gäste wurden von Geschützsalven, Kurmusik und mit Festwein empfangen. Der Festzug fuhr um 9:50 Uhr in Gegenwart einer grossen Menschenmenge davon durch den pittoresken Felseinschnitt und ein reizendes Wiesentälchen nach Dättwil.

Am 15. Oktober 1877 wurde die Strecke Winterthur-Baden-Oberstadt eingeweiht, womit ein durchgehender Betrieb Konstanz-Zofingen möglich wurde. Die Freude über das gelungene Werk war jedoch nicht von langer Dauer, ging doch die SNB schon bald in Konkurs, und deren Zwangsliquidation wurde am 18. Februar 1878 durch das Bundesgericht verhängt. Am 30. August 1879 fand die erste öffentliche Steigerung im Rathaus in Winterthur statt. Ausgerechnet die grösste Konkurrentin, die Nordostbahn (NOB) übernahm die Ost- und Westsektion. Auch die Stadt Baden verlor bei diesem Debakel rund zwei Mio. Franken und bezahlte noch 1935 die letzten Fr. 15'000 an die Schuld.



Juni 1991

Foto: Urs Widmer

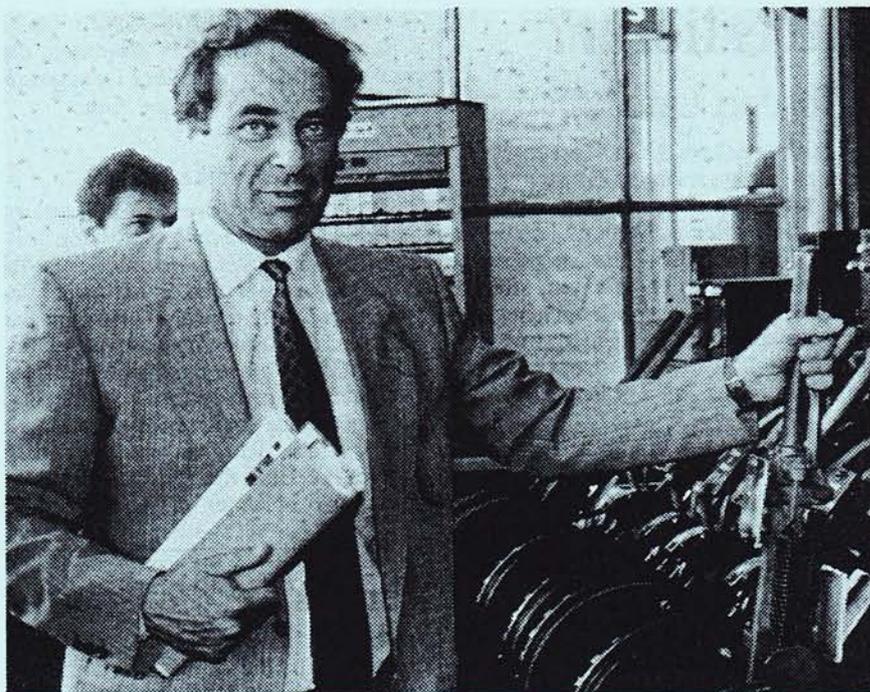
## Ogi: «Mehr Effizienz, keine Demontage» – Neues Leitbild angekündigt

Der Bundesrat will der SBB eine Schlankheitskur verordnen, die jedoch nicht zu einem Leistungsabbau im Regional- und Güterverkehr führen soll. Dies erklärte Bundespräsident Adolf Ogi zum Expertenbericht über die Zukunft der SBB. Noch in diesem Sommer wird ein Leitbild vorgelegt, mit dem der künftige Kostenrahmen für die SBB fixiert werden soll.

(ap) Ein «Groupe de réflexion» hatte bereits im Januar einen Zwischenbericht zur Unternehmensreform der SBB präsentiert. Dieser wurde in der Zwischenzeit insofern präzisiert, als nicht mehr der Verzicht auf den unrentablen Regionalverkehr, sondern ein effizienterer Betrieb dieser Strecken vorgeschlagen wird. Zweitens machten die Experten deutlich, dass sofortiger Handlungsbedarf besteht, da sonst die Zuschüsse des Bundes ins Unverantwortliche wachsen.

### 32 Milliarden Schulden drohen

Wird der «Sanierungsfall SBB» nicht umgehend angegangen, so droht der Schuldenberg bis ins Jahr 2000 von 13 auf 32 Milliarden Franken anzuwachsen. Gemäss den Experten müssen die SBB in einem ersten Schritt zu einem «schlan-



Keine Demontage, sondern eine schlankere und effizientere SBB: Bundesrat Ogi will die Weichen für die Zukunft der Bahnen stellen. Foto: key

ken Bundesbetrieb» abspecken. In einer zweiten Etappe wäre eine *privatrechtliche Holding* mit Beteiligung des Bundes, der Kantone und privater Bahngesell-

schaften zu schaffen. Politisch am heikelsten ist der Vorschlag, die SBB sollten sich auf ein *rentables Kerngeschäft* konzentrieren und defizitäre Bereiche wie den *Regionalverkehr* oder Teile des *Güterverkehrs* abtreten. Ausgehend von den teils geharnischten Reaktionen auf diese Vorschläge, versicherte Bundespräsident Ogi, der Bundesrat habe nicht eine Demontage der SBB im Sinn.

### Bus oder Bahn: Fallweise prüfen

«Effizienz der SBB: Ja – Demontage der SBB: Nein», sagte Ogi und führte mit Blick auf den Regionalverkehr aus, es sei *fallweise zu prüfen*, welches die beste Variante (Bus oder Bahn) sei. Der Bundesrat will noch in diesem Sommer seine Vorschläge für ein *neues Leitbild* in die Vernehmlassung geben. Dieses soll dann in die Revisionen des Eisenbahn-, des SBB- und des Transportgesetzes einfließen. Als letzter Schritt ist laut Ogi ein Unternehmensvertrag auszuhandeln mit dem Ziel, den SBB einen *fixen Beitrag* vorzugeben, mit dem sie eine *bestimmte Leistung* zu erbringen haben.

SBB-Generaldirektor Benedikt Weibel machte deutlich, dass die Unternehmensreform *Stellen kosten wird*. Bis 1994 würden von den 38 000 Stellen 1400 und 1995 weitere 1000 Stellen aufgehoben. Dieser Aderlass soll laut Ogi über normale Fluktuationen, ohne Entlassungen verkräftet werden.

Reaktionen Seite Inland

## Unrentable Aargauer Linien

### Baudirektor Pfisterer zum SBB-Bericht

Für die besonders unrentablen Linien im Aargau muss jeder Einzelfall genau geprüft und seitens von Bund und SBB in Partnerschaft mit dem Kanton eine Lösung gesucht werden. Dies sagte gestern der Aargauer Baudirektor Thomas Pfisterer zur drohenden Stilllegung von Bahnlinien.

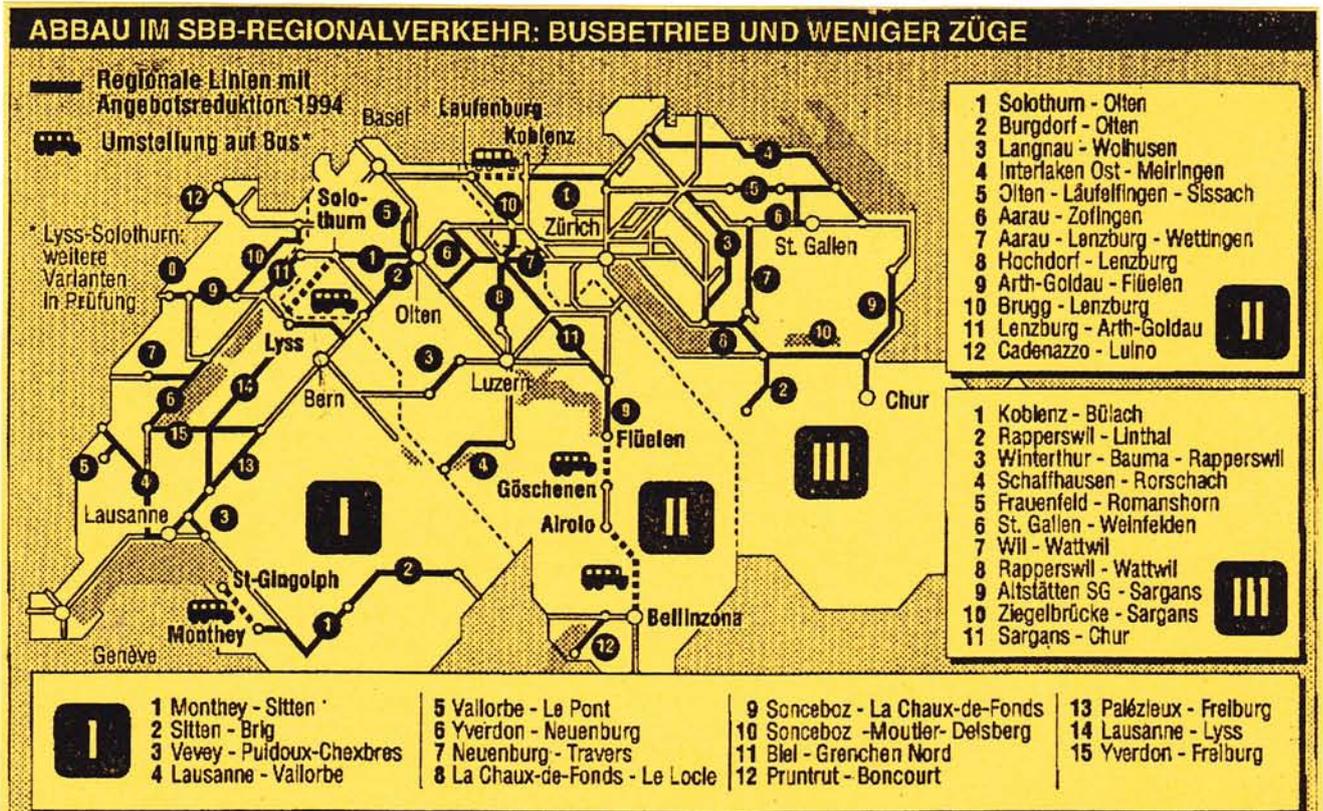
(Lü) Zu den 22 Strecken, welche eine marktorientiert handelnde SBB sofort *stilllegen* müsste, gehören auch einige im Aargau. Es sind dies (Zofingen)–Kölliken–Suhr, Wettingen–Mellingen–(Lenzburg), Beinwil am See–Bermünster, Hochdorf (LU)–Lenzburg. Zudem in der nächsten Zürcher Nachbarschaft die Linie Niederweningen–Niederhasli–(Oberglatt).

Für den gestern befragten Aargauer Baudirektor Thomas Pfisterer ist sachlich klar, dass der Eisenbahnverkehr nicht mehr überall tragbar ist. Das sei aber kein spezifisches Aargauer Pro-

blem und könne auch durch eine Verlagerung auf die Kantone nicht gelöst werden. Die Regionalisierung der Eisenbahn ergebe keine Garantie, dass es künftig besser gehe. Solche Linien müssten saniert sein und entsprechend erneuert übernommen werden können.

Das zentrale Problem ist (immer mehr) die *Finanzierung*. Deshalb geht es laut Pfisterer letztlich um die Frage der Prioritäten, die man politisch entscheiden müsse. Der Aargau befinde sich im gleichen Schiff und sei Gesprächsbereit, aber es müsse eine *partnerschaftliche Ausmarchung* zwischen Bund, SBB und den Kantonen geben. In die Diskussion müsse man auch die Fragen der Raumplanung, des Umweltschutzes und der Wirtschaftsplanung einbeziehen, forderte der Aargauer Baudirektor. Die zuständigen Departemente der Kantone sind zur Erörterung der Lage demnächst zu einer Besprechung mit Bundespräsident Adolf Ogi eingeladen.

# Bald noch weitergehende Massnahmen? Problemkreis Regionaler Personenverkehr aus SBB-Sicht



An der gestrigen Pressekonferenz wies SBB-Generaldirektor Fagagnini mehrfach darauf hin, dass die im Regionalen Personenverkehr (RPV) vorgesehenen Angebotsänderungen und -verringerungen vor dem Hintergrund der eingeleiteten Sparmassnahmen des Bundes gesehen werden müssten. Der Trend bei den Bundes-Abteilungen für den RPV nach oben müsse gebrochen werden, «denn, so Fagagnini, es ist eine Illusion, zu glauben, man könne überall sparen, nur nicht beim öffentlichen Verkehr.»

(Kg.) Fagagnini ist überzeugt, dass die SBB auf der Ertragsseite den Spielraum weitgehend ausgeschöpft haben. Abgeltungskürzungen durch den Bund könnten also nur mit Angebotsveränderungen kompensiert werden. Namhafte Kostenreduktionen in der Grössenordnung von 75 oder gar 100 Mio. Franken, die auch diskutiert worden seien, würden aber die Rückstufung des gesamten RPV auf den Zweistunden-Takt bringen, was Fagagnini nicht mehr als Taktfahrplan sähe.

### Welche Massnahmen sind denkbar?

In Räumen, in denen das Nachfragepotential als *schwach* eingestuft wird, sehen die SBB folgende Handlungsparameter:

- Anpassung des Angebots (Ausdünnung);
- alternative Betriebsform (Umstellung auf Bus);
- Vermeiden teuren Parallelverkehrs.

Warum wollen die SBB von der offensiven Angebotsstrategie der letzten Jahre teilweise abgehen? Fagagnini: «Die Vorstellung, in der Fläche mit Angebotsverdichtungen einen wahren Boom im öffentlichen Verkehr auszulösen, hat sich

innerhalb einer Zeitspanne von fünf Jahren *nicht erfüllt*. Daher gilt es nun, das Angebot wieder den effektiven Nachfrageverhältnissen anzupassen.» Damit die SBB dies wie angekündigt tun können, wird beim Bundesrat eine *Änderung der Fahrplanverordnung* beantragt. Diese soll künftig Fahrplanänderungen auch innerhalb der Fahrplanperiode erlauben, «wenn die Beiträge der öffentlichen Hand nicht für die Deckung des gesamten Angebots des vorliegenden Fahrplans ausreichen.»

### Was geschieht 1995?

Falls der erhoffte «Trendbruch» bei den ungedeckten Kosten des RPV nicht durch die gestern vorgestellten Massnahmen erreicht werden kann, werden nach SBB-Angaben bereits 1995 «*einschneidendere Massnahmen*» nötig werden. Die SBB denken dabei insbesondere

- an den Einbezug und die Neugestaltung von bestehenden (und in vielen Fällen die Bahnverbindungen konkurrierenden) Parallelangeboten auf der Strasse;
- an rationellere Leistungserstellung durch kondukteurlosen Betrieb, kürzere

Kompositionen, weitere kommerziell nicht besetzte Stationen und Aufgaben schlecht frequentierter Haltepunkte.

Mit dem Pilotprojekt (Boden-)«Seelinie» prüfen die SBB Möglichkeiten und Modalitäten der *Linienabtretung an Dritte* (das bräuchte wohl eine Netzerweiterung für die Mittel-Thurgau-Bahn). Kantone und konzessionierte Transportunternehmungen (KTU) zeigen nach SBB-Angaben Interesse an solchen Regionalisierungsprojekten.

### Heftige Kritik am Abbau

(ap) Das Programm «Trendbruch» der SBB löste teilweise heftige Kritik aus. So befürchtet der Präsident des Schweizerischen Eisenbahner-Verbands (SEV), *Charly Pasche*, dass 1995 radikale Kürzungen im Regionalverkehr bevorstehen. Die Gewerkschaft sei im Besitz von vertraulichen Informationen der SBB, wonach 1994 weitere 26 Prozent der Züge auf den nicht rentablen Regionalverkehrslinien gestrichen werden sollen. Innerhalb von zwei Jahren käme es somit zu einem Abbau von rund einem Drittel der Zugverbindungen auf diesen Linien.

Die SBB-Pläne wurden vom VCS, den Konsumentenverbänden und dem Litra als Durchlöcherung des Taktfahrplans und damit der wichtigsten Errungenschaft im öffentlichen Verkehr bemängelt. Die Kritiker befürchten zudem, dass der Abbau einen generellen *Nachfragerückgang auslösen* und damit auch finanziell kontraproduktiv wird.

# Der SBB-Regionalverkehr wird weiter ausgedünnt

Zeichnung: Tages-Anzeiger, 10. November 1993



Die angespannte Finanzsituation des Bundes und der SBB hat direkte Auswirkungen auf den Regionalverkehr im Ostargau. Auf den schlecht frequentierten Linien Zuzach-Eglisau, Brugg-Lenzburg-Freiamt (Südbahn) und Baden-Lenzburg-Aarau (Nationalbahn Ost) soll der Fahrplan weiter ausgedünnt werden.

(pk) Üblicherweise finden die Fahrplanaufgaben im zweijährigen Turnus in den geraden Jahren statt. Aufgrund der Finanzsituation muss die SBB aber 1994 massive Angebotskürzungen vornehmen. Damit diese Fahrplanänderungen regulär vorgenommen werden können, hat der Bundesrat die entsprechende Fahrplanverordnung eilig revidiert, und es kam zu einer vorzeitigen Fahrplanaufgabe. Die Vorstellungen der SBB sind dem Aarg. Baudepartement am 19. November zur Kenntnis gebracht worden. Die kantonalen Eingaben dazu sind bereits bis 24. Dezember 1993 abzuliefern. Diese kurze Frist reicht nach Angaben von Peter

Pfeiffer von der Sektion öffentlicher Verkehr nicht für die Durchführung des gewohnten Verkehrs. Von Aarau aus sind deshalb alle Bahngemeinden schriftlich über die SBB-Absichten informiert worden. Die Mitglieder der Fahrplankommission erheben nun individuell in den einzelnen Bezirken die Meinung der Betroffenen.

Die Vorstellungen zwischen Aarau und Bern über die weitere Entwicklung des Zugregionalverkehrs im Aargau weichen deutlich voneinander ab. Verschiedene SBB-Vorschläge empfindet man im Baudepartement als "Diktat aus Bern", und man fühlt sich vor vollendete Tatsachen gestellt. Man werde mit Eingaben aber versuchen, passagierfreundlichen Änderungen und Anpassungen zu erreichen.

## Löcher im Nati-Fahrplan

Einmal mehr geht es der Nationalbahn an den Kragen. Im Ostast Baden-Mellingen-Lenzburg werden neben dem bereits bestehenden 2-Stunden-Loch am

Vormittag zwei weitere in den passagierarmen Zeiten am frühen Nachmittag und nach 21 Uhr in den Fahrplan gerissen. Sonntags wird knallhart durchgehend auf 2-Stunden-Takt reduziert. Das Problem der Nationalbahnlinie ist deren kundenfeindliche Linienführung und daraus resultieren die schwachen Frequenzen. Eine Rettung vor dem endgültigen Absterben kann wohl nur eine Anbindung an die S3 durch den Heitersberg bringen. Die diesbezüglichen Kapazitätsstudien der SBB würden allerdings langsam vorangetrieben, ist Peter Pfeiffer überzeugt, und man spüre eine gewisse Angst in Bern, am Heitersberg Kapazitäten für den Regionalverkehr zu vergeben, die in naher Zukunft vielleicht für den nationalen Passagier- und Güterverkehr benötigt werden würden. Auch der Westast der Nationalbahn, der jetzt nur ein 2-Stunden-Fahrplanloch am späteren Abend aufweist, bekommt zwei zusätzliche Lücken am Vor- und Nachmittag.

Quelle: Badener Tagblatt, 25. November 1993

## NPZ mit Kühlwagen "Wurst-Express" der Migros

Zwischen der an der SBB-Strecke Wil - Wattwil gelegenen Station Bazenhaid und Suhr ist neuerdings ein Migros-Kühlwagen mit den Aufschriften "Micarna Bazenhaid" und "Express" sowie zwei

gezeichneten Würsten beobachtet worden. Der bei den Italienischen Staatsbahnen (FS) immatrikulierte Wagen verfügt über ein eigenes Kühlsystem. Die benötigte Energie produziert ein Dieselmotor.



Wil, Oktober 1991

Foto und Text: Dagobert Fluri; LOKI 2/1992

Für die Fahrt von Wil nach Suhr benützt obiger Wagen offensichtlich auch die Nationalbahnlinie. Regelmässig an Werktagen führt der Regionalzug Wettingen-Aarau einen Kühlwagen der Migros mit. Der NPZ mit dem Migros-Wagen im Schlepp

hält jeweils um 21:20 oder 22:20 im Bahnhof Mellingen.

Es wurde eine weitere Variante mit der zusätzlichen Aufschrift "Migros" beobachtet.

# NPZ mit Kühlwagen "Wurst-Express" der Migros



Kühlwagen, angehängt an Regionalzug Wettingen-Aarau; Mellingen, September 1992



Fotos: Urs Widmer

September 1992

---

Weitere Informationen finden Sie unter: [www.schienen.ch](http://www.schienen.ch)  
Autor: [urs.widmer@schienen.ch](mailto:urs.widmer@schienen.ch)  
© 1993

---