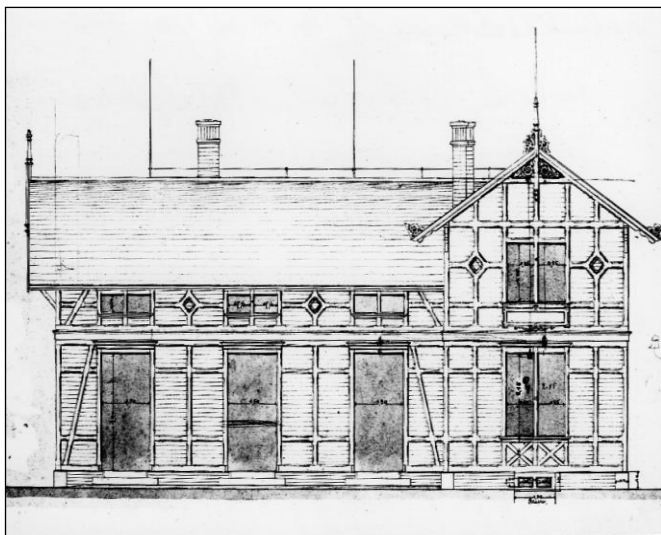
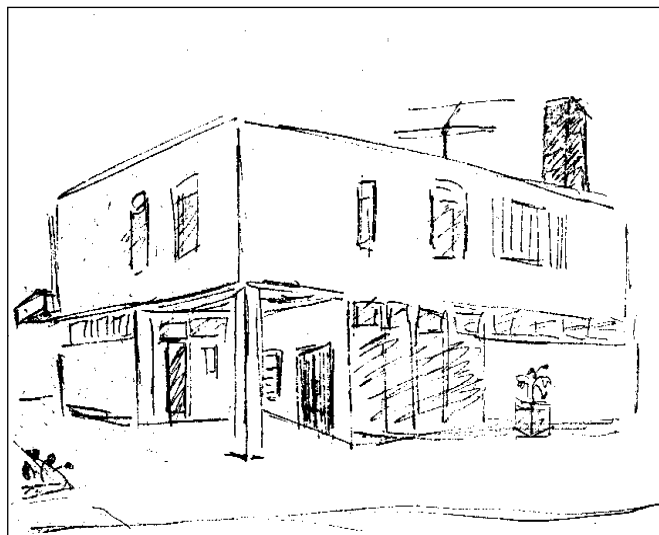


A: Aufnahmegebäude D: Dienstgebäude / WC
G: Güterschuppen (Infothek SBB AG, Bern).

Am 15. Oktober 1877 findet Seebach als Station – einsam im «Tannholz» gelegen – an der Linie der Schweizerischen Nationalbahn (Zofingen – Baden – Seebach – Kloten – Winterthur – Eetzwillen – Kreuzlingen) den Anschluss an das stets im Wachsen begriffene schweizerische Eisenbahnnetz. Das durch den Ingenieur bestimmte Stationsgebiet hat ein Ausmass von 54 bis 61 Metern in der Breite, bei einer Länge von ca. 600 Metern. Vorgesehen sind 6 bis 7 Betriebsgeleise, eine Wagen- und Lokomotivenremise nebst einer obligaten Drehscheibe, ein Aufnahmegebäude (Stationsgebäude) und ein Güterschuppen.



1873 – Stationsgebäude II. Klasse. Ansicht gegen Bahngleise. (Planunterlagen SBB).



1971 – Bahnhof Zürich Seebach. (Skizze Greta Leuzinger).

Im damals bäuerlichen Seebach pusten täglich 5 bis 6 Zugpaare durchs «Regensdorfertal». Gemäss dem Chronisten R. Ochsner vollziehen die Zugpaare auf dem Bahnhof Seebach seit dem 1. Juni 1881 eine Spitzkehre beim Schärenmoos nach Oerlikon. Mit diesem Manöver wird die kleine Tendermaschine umgesetzt um dann in Richtung des Klotener Geleises rückwärts über die Abzweigungsstelle hinaus auf das nach Oerlikon füh-



Zugsunglück am 8. Januar 1885 beim Übergang Schärenmoos in Seebach. («100 Jahre Bhf. Seebach»).

rende Geleise zu fahren. Dieses Manöver führt am 8. Januar 1885 um 07:30 Uhr vormittags beim Übergang Schärenmoos zu einem schweren Eisenbahnunglück mit mehreren ineinander verschachtelten Wagen und mehreren leicht und schwer verletzten Personen. Die direkte, 0,442 km lange Verbindung zwischen den Stationen Seebach und Oerlikon wird erst am 29. August 1908 eröffnet. Fast 30 Jahre ist Seebach an der Nebenlinie Oerlikon – Wettingen gelegen, mit der «Spitzkehre» mehr schlecht als recht bedient.

Die NZZ zum Zugsunglück: «Die Unglücksstätte bot ein furchtbares Bild der Verwüstung. Der hinterste Güterwagen des Wettingerzuges hatte die mit aller Gewalt heranbrausende Lokomotive vollständig zerstört und über dessen Trümmer hinweg, den nächsten Wagen über den Haufen rennend und zerschmetternd, den angerannten Zug noch eine kurze Strecke mit sich vorwärtsgestossen. Ein Personenwagen wurde eingedrückt und umgeworfen. Die Insassen erlitten mehr oder minder erhebliche Verletzungen. Durch die eingeschlagenen Fenster des umgestürzten Wagens mussten die Verwundeten hervorgezogen und aus ihrer schrecklichen Lage befreit werden. Beinahe grösser war die Verheerung auf Seiten des auffahrenden Zuges. Weil die sehr stark konstruierte Lokomotive nicht entgleiste, kamen Lokomotivführer und Heizer mit dem Schrecken davon. Dagegen wurde einem Bremser der Fuss und Bein zermalmt und auch der Brustkasten verletzt. Hochauf türmten sich zwei Wagen und verschachtelten sich ineinander, die nächsten Wagen entgleisten. Glücklicherweise befanden sich die Personenwagen des Winterthurerzuges am Schluss, so dass keine weiteren Opfer mehr zu beklagen waren. Dafür war der Materialschaden umso grösser, Trümmer bedeckten im weiten Umkreis die Unglücksstätte. Der eine Wagen enthielt eine Ladung Schweizer Käse, deren Laibe nach allen Richtungen der Windrose entrollten und teilweise unversehrt unter den Trümmerhaufen liegen blieben. Der Lokomotivführer des auffahrenden Zuges gab an, dass er den die Linie sperrenden Zug nicht sehen konnte, weil der Wind den Rauch der Lokomotive vor derselben hertrieb. Das Signal, welches ihm die Sperrung des Geleises anzeigen sollte, hätte sich zudem erst auf «Geschlossen» gedreht und die Gefahr angezeigt, als er vorüber fuhr»

Zwischen dem Bahnhof Oerlikon und der Seebacher Gemarkung nimmt die Industrie in den Jahren 1876–1910 einen ungewohnten und beispiellosen Aufschwung: Maschinenfabrik Oerlikon 1876, die Accumulatoren-Fabrik Oerlikon 1895, zunächst in Untermiete bei der MFO, ab 1907 im fabrikeigenen Areal an der Binzmühlestrasse. Und zuletzt, hervorgegangen aus der «Werkzeug- und Maschinenfabrik Oerlikon», 1906 die Schweizerische Werkzeugmaschinenfabrik, später Bühle & Co.

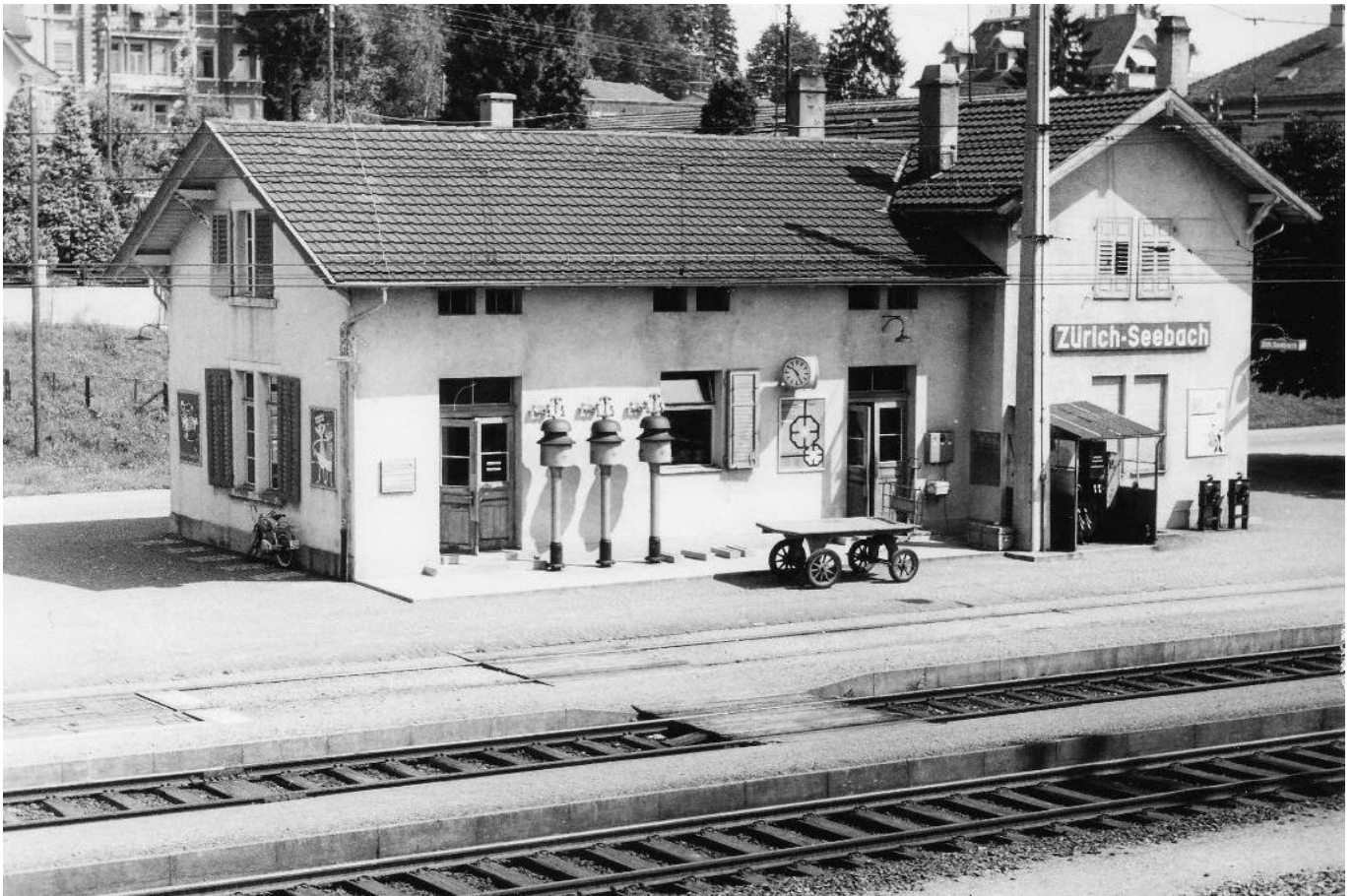
Nachdem die Station Seebach von 1877 bis 1879 durch die Schweizerische Nordostbahn (SNB), dann von 1880 bis 1901 durch die Nordostbahn (NOB) betrieben wird, übernehmen am 1. Januar 1902 die Schweizerischen Bundesbahnen den Betrieb. Laut der Volkszählung vom Jahre 1900, umfasst Seebach damals 260 Häuser und weist eine Einwohnerzahl von 2'850 Niedergelassenen auf, davon 490 Gemeindeglieder und 1'869 übrige Schweizer sowie 491 Ausländer. Vor dem Buhnügel ist ein neues Seebach entstanden, die Station im ehemaligen Tannholz steht nicht mehr vereinsamt da, über ihr thront ein schmuckes Schulhaus.



Ein weiteres Eisenbahnunglück im Jahre 1897 bei Seebach. Entgleisung eines gemischten Personen- und Güterzuges auf der Klotenerlinie in der Nähe des «Kosakenhügels». Es entstand beträchtlicher Materialschaden, jedoch gab es weder Tote noch Schwerverletzte. (Seebacher Nachrichten, Juli 1960).

In einer Ausgabe der Seebacher Nachrichten werden im Jahre 1961 die Bahnhofsvorstände seit der Verstaatlichung aufgeführt:

01.01.1902 bis 01.02.1904	Johann Schmid, von Schlattigen TG
02.02.1904 bis 01.11.1908	August Frei, von Stammheim ZH
02.11.1908 bis 30.09.1922	Eduard Stadler, von Münster LU
01.10.1922 bis 30.09.1942	Arnold Huber, von Oberkulm AG
01.10.1942 bis 01.07.1961	Ernst Widmer, von Gränichen AG
ab 1.7.1961	Ernst Schwendener

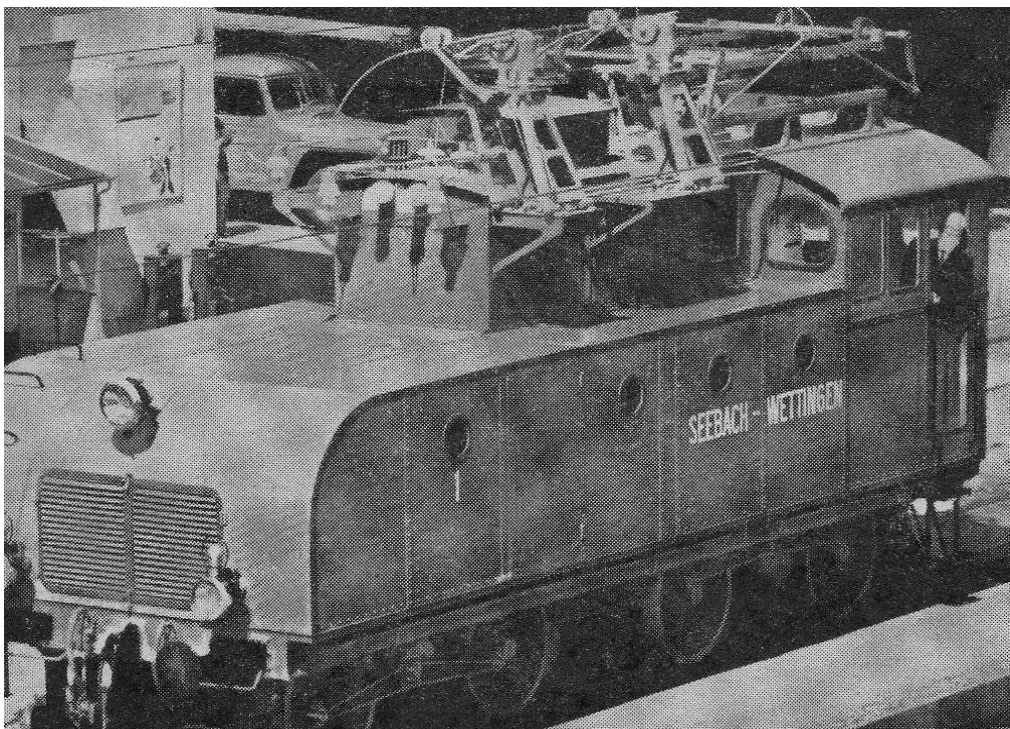


1950 – Bahnhof Zürich-Seebach. (Archiv: Quartierverein Seebach; Foto Arnold Thiel, Zürich).

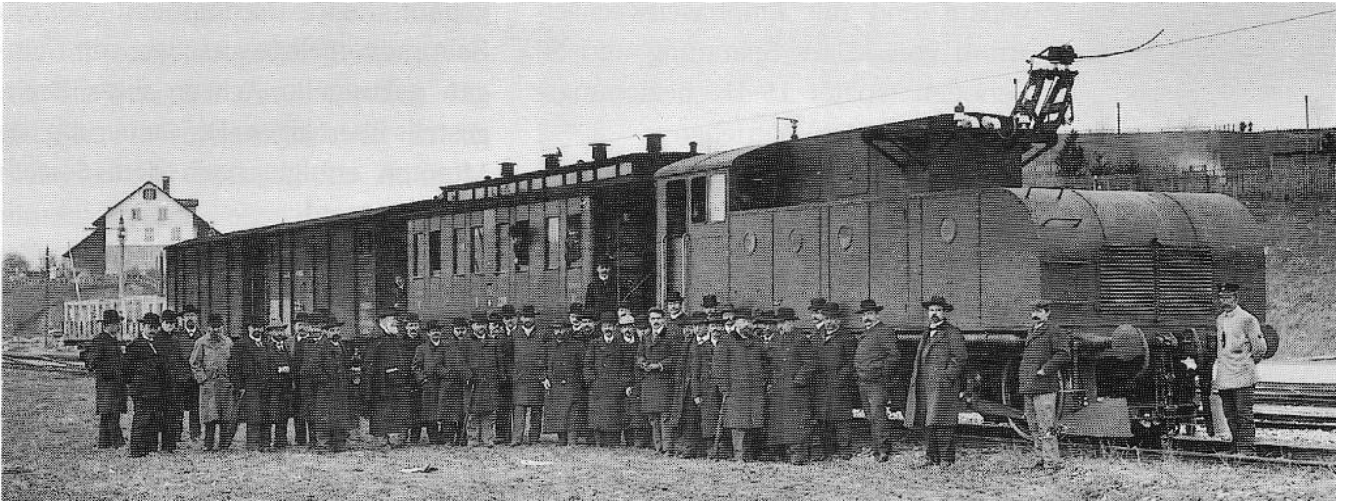
1907 – Seebach - Wettingen, erster elektrischer Versuchsbetrieb

Um die Jahrhundertwende betrachtet der Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), Emil Huber-Stockar (1865-1939), die Nutzbarmachung der Elektrizität zum Betrieb von Bahnen als eine seiner wichtigsten Lebensaufgaben. Naheliegender daher die ersten Versuche mit Einphasenwechsel-

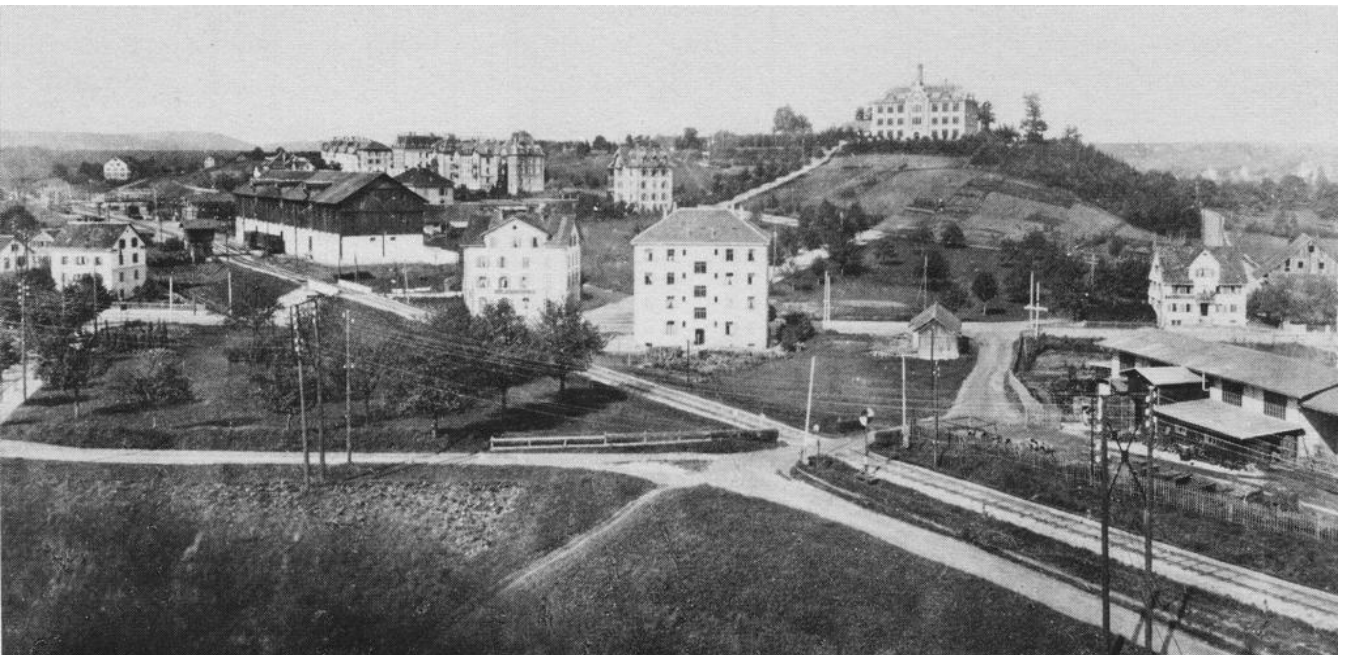
strom auf der 700 Meter langen Strecke zwischen der MFO und dem Bahnhof Seebach. Die SBB zeigen sich von dieser Idee begeistert und geben im Jahre 1904 zunächst die Strecke Seebach – Affoltern für Versuchsfahrten frei. Am 1. Dezember 1907 wird der reguläre elektrische Zugsbetrieb auf der Strecke Seebach – Wettingen aufgenommen. Dieser Tag ist somit der



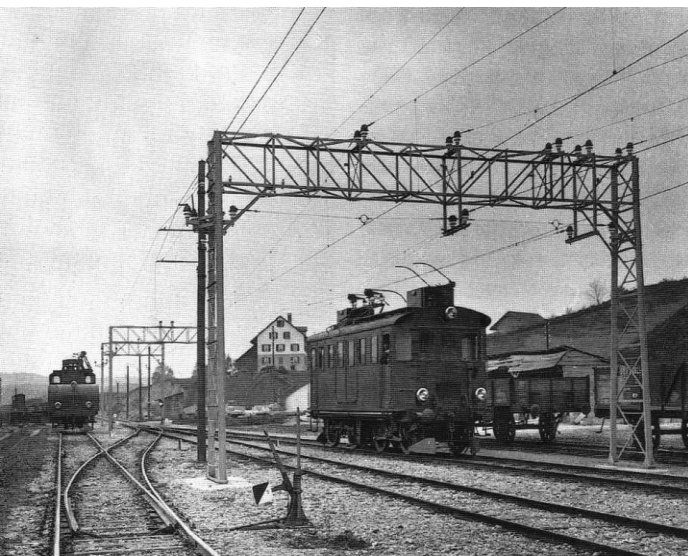
1959 – Eva, die erste Versuchslokomotive mit Einphasen-Wechselstrom, im Bahnhof Zürich-Seebach. (Seebacher Nachrichten, Juli 1959).



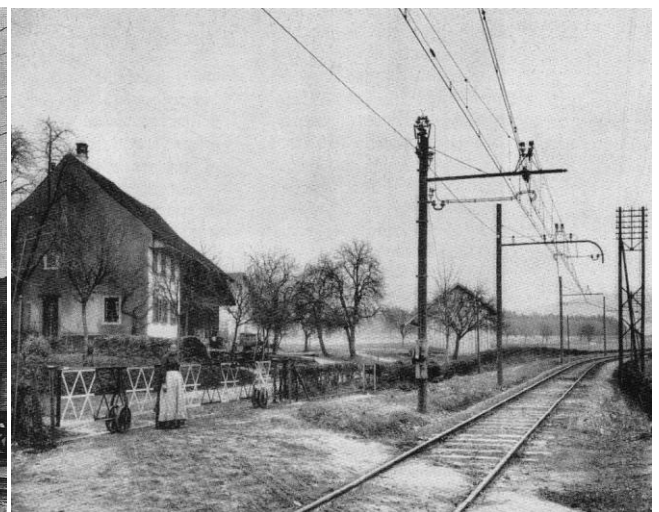
**12. März 1904 – Versuchsfahrt.
So sah die ursprüngliche Form der Umformerlokomotive
Nummer 1 der Strecke Seebach - Wettingen aus. Direktor Emil
Huber-Stockar steht neben den beiden Bahnarbeitern (3. Person von rechts).**



**Seebach 1898 – Auf der linken Bildseite der Bahnhof Seebach, davor das Lagerhaus.
Auf dem Bild fehlt die Abzweigung nach Oerlikon noch. (Alle Bilder: Historisches Archiv ABB Schweiz).**



1905 – Versuchslokomotive Nr. 2 in Seebach.



**Barrierenübergang zwischen Otelfingen und
Würenlos. Die Fahrleitung wird beim Öffnen der
Schranke automatisch ausgeschaltet.**

Geburtstag der Schweizer-Bahn-Elektrifikation mit dem endgültig übernommenen System. Im Jahre 1909 lehnt der Verwaltungsrat die definitive Übernahme des elektrischen Betriebs aus Kostengründen ab, weshalb die Installationen ab 3. Juli abgebrochen werden. Das Dampfross erobert die Bahn zurück, bis am 13. Februar 1942 die Strecke Zürich-Oerlikon – Otelfingen – Wettingen endgültig auf den elektrischen Bahnbetrieb umgestellt wird.

Im Dezember 1898 wird bei der Station eine Passarelle erbaut. Der Güterschuppen wird im Jahre 1909 vergrößert. Im Jahre 1933 wird die Rampe verbreitert und im Jahre 1948 einer Aussenrenovation unterzogen. Das Stationsgebäude wird im Jahre 1940 vergrößert und die Aussenrenovation erfolgt im Jahre 1944.

1939-1945 – Wichtige Güterzuglinie in den Kriegsjahren

Auf der wichtigen Güterzuglinie pulsiert in den Kriegsjahren der Militärverkehr. Bis zu 17 Militär-Extrazüge benutzen an einem Tag die Verbindung West – Ost, ohne Berührung des Zürcher Hauptbahnhofes. In den Jahren 1944 / 1945 passieren den Bahnhof Zürich-Seebach zahlreiche Austauschzüge mit schwerverwundeten Kriegsteilnehmern Frankreich – Deutschland und umgekehrt. Am 17. Mai 1943 werden durch fremde Flieger Bomben auf die Bahngeleise zwischen Zürich-Seebach und Zürich-Affoltern geworfen, welche jedoch nicht explodieren. Während der Jahre 1942 bis 1947 ist im Lagerhaus bei der Station Zürich-Seebach das «Zentralmagazin der Flüchtlings- und Internierungslager» etabliert.

Im Jahre 1959 wird aus der ehemaligen Landstation an der Felsenrainstrasse eine moderne Station in sachlich-kubischem Stil; Sichtbackstein; Massivbau verputzt; Flachdachbau; Projekt Max Vogt, Architekt SBB; Bauausführung Hefti.



**Um 1960 – Bahnhof Zürich-Seebach.
Neues Stationsgebäude, rechts der zum Abbruch bereite alte Bahnhof. (BAZ).**



Aus Anlass «100 Jahre Nationalbahn 1877-1977» fahren Jubiläumszüge mit der Tenderlokomotive Eb 3/5 Nr. 5819, Baujahr 1912. In Zürich-Seebach gibt es auf dem Bahnhofareal eine Festwirtschaft, Tanz und Schiessbuden, eine Gartenbahn für gross und klein, ausgestellte Triebfahrzeuge, usw.



3. September 1977 – Bahnhoffest «100 Jahre Nationalbahn». (Archiv: Quartierverein Seebach).

Nach der Einführung des S-Bahn-Betriebs im Kanton Zürich im Jahre 1990, wird im Jahre 1997 die Doppelspur Zürich-Seebach – Regensdorf eröffnet. Der Bahnhof Zürich-Seebach weist daher einen Mittelperron auf. Der Bahnhof Zürich-Seebach wird alle 30 Minuten von der S6 (Baden – Regensdorf – Zürich HB – vorerst bis Tiefenbrunnen, dann 1999 verlängert bis Meilen – Uetikon) bedient. Die Bahnlinie führt von Zürich-Oerlikon aus in einer 50 Grad Kurve nach Zürich-Seebach und von dort aus weiter in Richtung Zürich-Affoltern.



*Auszug aus dem Neujahrsblatt Industriequartier / Aussersihl 2009
«Bahnhöfe der Stadt Zürich – CVP Zürich 4+5; Autor Robert Schönbächler*