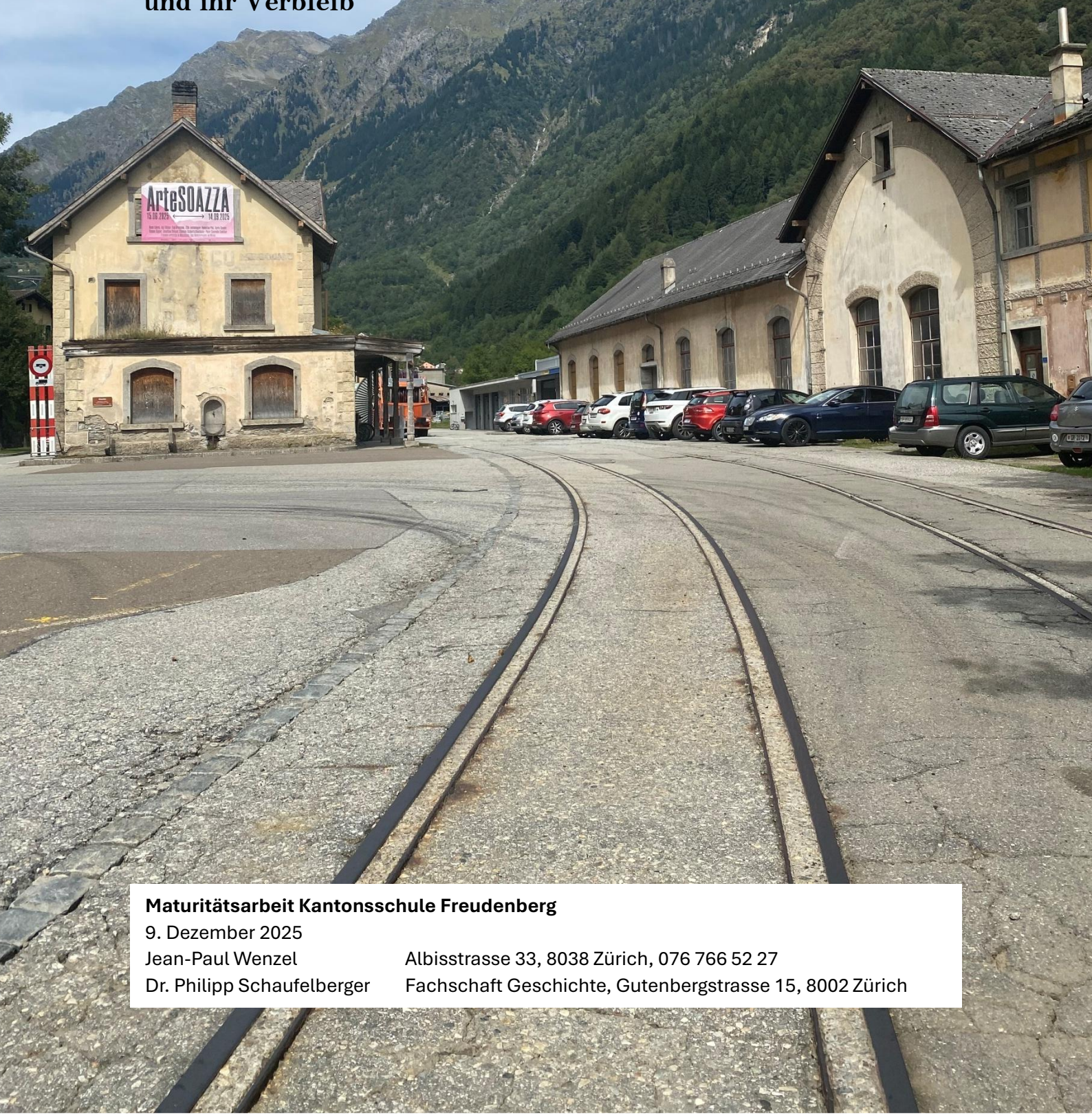


LOST PLACES EISENBAHN

Aufgegebene Bahnhöfe
und ihr Verbleib



Maturitätsarbeit Kantonsschule Freudenberg

9. Dezember 2025

Jean-Paul Wenzel

Dr. Philipp Schaufelberger

Albisstrasse 33, 8038 Zürich, 076 766 52 27

Fachschaft Geschichte, Gutenbergstrasse 15, 8002 Zürich

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Motivation	4
1.2	Leitfragen	5
1.3	Aufbau der Arbeit.....	5
1.4	Methodik	6
1.4.1	Definition «Lost Place»	6
1.4.2	Vorgehen bei der Inventur und Aufarbeitung der Bahnhöfe	7
1.4.3	Erarbeitung des Best-of.....	8
2	Die Bahn früher und heute	10
2.1	Die Schweizer Privatbahnen und wichtige Ereignisse.....	10
2.2	Neue Lost Places	12
3	Best-of	13
3.1	Buchs Zürich.....	13
3.1.1	Die Bülach-Baden-Bahn.....	13
3.1.2	Entwicklung und Ende der Bahnstrecke.....	15
3.1.3	Gebäude und Erinnerungen	16
3.2	San Vittore, Soazza und Mesocco	17
3.2.1	Die Bellinzona-Mesocco-Bahn.....	17
3.2.2	Entwicklung und Ende der Bahnstrecke.....	20
3.2.3	Gebäude und Erinnerungen	23
3.3	Leuzigen & Derendingen	27
3.3.1	Die Bahnstrecke Solothurn – Herzogenbuchsee	27
3.3.2	Die Bahnstrecke Solothurn – Büren an der Aare	28
3.3.3	Entwicklung und Ende der Bahnstrecken.....	30
3.3.4	Gebäude und Erinnerungen	32
3.4	Elm	34
3.4.1	Die Sernftalbahn	34
3.4.2	Entwicklung und Ende der Bahnstrecke.....	36
3.4.3	Gebäude und Erinnerungen	37

3.5	Zürich Letten	40
3.5.1	Die Bahnstrecke Zürich Hauptbahnhof – Zürich Letten – Zürich Stadelhofen ..	40
3.5.2	Entwicklung und Ende des Bahnhofs	43
3.5.3	Gebäude und Erinnerungen	44
3.6	Dino.....	46
3.6.1	Die Lugano-Cadro-Dino-Bahn	46
3.6.2	Entwicklung und Ende der Bahnstrecke.....	48
3.6.3	Gebäude und Erinnerungen	49
3.7	Hombrechtikon und Neuthal	52
3.7.1	Die Uerikon-Bauma-Bahn.....	52
3.7.2	Entwicklung und Ende der Bahnstrecke.....	53
3.7.3	Gebäude und Erinnerungen	55
3.8	Alte Stoosbahn.....	59
3.8.1	Ursprünge und anfänglicher Betrieb der alten Stoosbahn	59
3.8.2	Die neue Stoosbahn.....	61
3.8.3	Verbleib der alten Stoosbahn.....	62
4	Schlusswort	63
5	Danksagung	64
6	Literaturverzeichnis	65
6.1	Quellen	65
6.1.1	Anfragen per E-Mail.....	65
6.1.2	Filmquellen.....	65
6.1.3	Schriftliche Quellen.....	65
6.1.4	Zeitungsartikel	66
6.2	Darstellungen	68
6.2.1	Analoge Quellen (auch in PDF-Form)	68
6.2.2	Digitale Quellen	69
6.3	Verzeichnis der Abbildungen.....	75
7	Anhang	78

1 Einleitung

1.1 Motivation

Bereits als kleines Kind war ich fasziniert von verfallener Bahninfrastruktur: Egal ob es die einbetonierten Abstellgleise auf dem nahen Bahnhofplatz in meinem Wohnquartier, die überwucherten Industrieanschlüsse der nahen Werft oder aber die abgetrennten Tramgleise beim Zoo Zürich waren – ich wollte die Geheimnisse hinter diesen mysteriösen Schienen lüften. Praktisch überall in meinem Umfeld fanden sich solche simplen Lost Places, was die Eisenbahn sehr schnell als eine meiner zukünftig grössten Leidenschaften zementierte. Durch meine Familiengeschichte, eine geerbte Modelleisenbahn und einige Computerspiele befasste ich mich ferner immer häufiger mit dem Thema.

Als ich schliesslich älter war, konnte ich dank der entsprechenden Literatur auch endlich die Hintergründe der mir unerklärlichen Schienen nachvollziehen, was mein Interesse an der Eisenbahn nur noch weiter verstärkte. Mithilfe des Internets informierte ich mich von nun an über die einst ausgedehnten Streckennetze in Deutschland und England, welche im Verlauf des letzten Jahrhunderts zu grossen Teilen eingestellt und rückgebaut worden waren: Hier gab es zuhauf ganze stillgelegte Bahnhöfe, die ich nur allzu gern besucht hätte. Hier in der Schweiz kannte ich dagegen nur kaum solcher verlorenen Stationen, eine der wenigen Ausnahmen bildete hier beispielsweise der Bahnhof Zürich Letten.

An meiner Schule galt ich mittlerweile als grosser Verfechter des Eisenbahn-Hobbys, welches logischerweise auch meine Maturaarbeit definieren sollte. Ich liebäugelte zunächst noch mit der Bahnsimulation oder der Architektur von Bahnhöfen, bis ich ein erstes Gespräch mit meinem Geschichtslehrer vereinbarte: Im Verlauf der resultierenden Diskussion über ein mögliches Thema schickte er mir den Link zu einem SRF-Beitrag¹ über den eingestellten Bahnhof Buchs Zürich, von dem ich zuvor noch nie gehört hatte: «Lost Places» lautete die Überschrift der zugehörigen Reportage. Dieses mysteriöse Bauwerk erinnerte mich in den Stunden nach diesem Austausch an meine frühere Obsession mit vergessenen Schienen und Strecken, und so stand schliesslich das Thema dieser Arbeit fest (s. Abb. 1). Ich rechnete damals noch mit maximal 40 gut dokumentierten Schweizer Lost Places, doch es stellte sich heraus, dass bis heute keine enzyklopädische Übersicht über die Weiternutzung eingestellter Bahnhöfe existiert; zudem warteten weitaus mehr darauf, endlich wiederentdeckt zu werden.



Abb. 1: Der Autor neben einem der unzähligen Bahnhofs-Lost-Places der Schweiz, hier Mesocco

¹ Vgl. SRF-Redaktion, Schweizer Lost Places (Zugriff: 05.12.2025).

1.2 Leitfragen

Diese Arbeit entstand in erster Linie zugunsten der Sammlung von Basiswissen über bahnbezogene Lost Places. Grundsätzlich widmet sie sich eingestellten und verlassenen Bahnhöfen in der Schweiz sowie ihren zugehörigen Strecken, wobei insbesondere der Verbleib der Bahnhöfe sowie die Gründe für ihre Einstellung im Vordergrund stehen. Bezüglich des Verbleibs soll zudem Wert auf eine gesellschaftlich möglichst sinnvolle Nutzung oder die Möglichkeit einer solchen gelegt werden (Vgl. Kapitel 1.4.3). Insgesamt lassen sich so drei Leitfragen definieren, welche für diese Arbeit richtungsweisend sind:

1. Welche stillgelegten Bahnhöfe gibt es?
2. Warum wurden besagte Bahnhöfe stillgelegt?
3. Wie wird eine Auswahl an stillgelegten Bahnhöfen und aufgebener Bahninfrastruktur gesellschaftlich (nicht) sinnvoll weitergenutzt?

Diese Fragen wurden anschliessend erweitert: Einerseits muss ergänzend geklärt werden, welche Bedeutung die Bahnhöfe zu Zeiten des Bahnbetriebs einnahmen. Andererseits muss die darauffolgende Stilllegung auch zeitlich verordnet werden, um die zugrundeliegenden Entscheide besser nachvollziehen zu können. So soll die Arbeit die Brücke zwischen der historischen Analyse eingestellter Strecken sowie der heutigen Nutzung der daraus entstandenen Lost Places schlagen. Die eingestellten Strecken stehen daher nicht im Fokus, sondern dienen vielmehr als Stütze für die historische Einordnung der Lost Places. Des Weiteren ist die Arbeit auf das heutige Nutzungskonzept der Bahnhöfe zentriert, ihr baulicher Zustand wird daher nur mit simplen Termen beschrieben. Auch wird vermieden, eigene Vorschläge oder Hypothesen für die zukünftige Nutzung der Lost Places aufzustellen, insofern diese nicht von den Eigentümern stammen. Zuletzt soll die Geschichte der neuen Eigentümer nur am Rande beschrieben werden, ausser diese hängt explizit mit der Umnutzung zusammen.

1.3 Aufbau der Arbeit

Hinweise zu den Fussnoten: Für einige als Quellen geltende Zeitungsartikel sind keine Autornamen bekannt. Beim ersten Fehlen eines Namens wird dies noch durch «s.n.» (sine nomine) gekennzeichnet, anschliessend wird in solchen Fällen nur der Titel genannt. Im Literaturverzeichnis lassen sich die Artikel über den Titel und ihre jeweilige Zeitung finden. Bei Sekundärliteratur wird zur Unterscheidung dieser die Redaktion als Autor angegeben. Abgesehen von Zitaten beziehen sich Fussnoten immer auf den vorangegangenen Text des aktuellen Absatzes bis zur vorherigen Fussnote oder dessen Anfang.

Das Kapitel «Einleitung» hat bereits die persönliche Motivation des Autors und die Leitfragen dargelegt. Das nachfolgende Unterkapitel soll nun den weiteren Inhalt dieser Arbeit erläutern und entsprechend begründen. Unter „Methodik“ wird anschliessend die für diese Arbeit integrale Definition des Begriffs „Lost Place“ als auch dessen Anwendung erläutert, vor allem in Bezug auf die konkrete Erarbeitung der im dritten Kapitel behandelten Bahnhöfe. Letztere werden zudem zum Abschluss der Einleitung erstmals genauer vorgestellt respektive deren Wahl begründet.

Das zweite Kapitel widmet sich daraufhin der Bahn aus zwei allgemeinen Blickwinkeln: Einerseits werden zuerst die wichtigsten Eckdaten der Schweizer Eisenbahngeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts mit Fokus Personenverkehr zusammengefasst, andererseits wird der heutige Umgang der SBB mit stillgelegten Bahnhöfen anhand der Aussagen zweier Experten präsentiert. Ersteres dient primär dem besseren Verständnis der bahnhistorischen Analysen des dritten Kapitels, letzteres soll in einer hauptsächlich von der Vergangenheit geprägten Arbeit auch die aktuellen politisch-administrativen Vorgänge vorstellen.

Das dritte und grösste Kapitel dieser Arbeit enthält wie bereits angedeutet eine Auswahl an Lost Places, ein wortwörtliches «Best-of», welches die Grundlage acht weiterer Unterkapitel bildet. Diese sind jedoch einheitlich strukturiert: Zuerst werden jeweils Ursprung, Bau und Eröffnung der Strecke erläutert,

an welcher sich die gewählten Bahnhöfe befinden. Anschliessend wird ihre Entwicklung respektive Einstellung aufgearbeitet, was sich meist ebenfalls auf die gesamte Strecke bezieht. Zuletzt werden konkret die Stationsareale selbst sowie ihre heutige Nutzung erörtert: Der Fokus wird dabei zwar auf die jeweils titelgebenden Lost Places gelegt, bei vollständig eingestellten Strecken werden allerdings alle ihrer Bahnhöfe kurz behandelt. Auch werden in diesem Kontext mit der Bahn assoziierte Organisationen beschrieben. Diese Struktur erlaubt eine vollständige Übersicht über die Geschichte der Lost Places, geht aber gleichzeitig separat auf verschiedene Aspekte meiner Leitfragen ein. Zudem werden so vergleichsweise wenige Bahnhöfe deutlich genauer analysiert, was Wiederholungen und die Ausführung irrelevanter Lost Places vermeidet.

Als letztes inhaltlich relevantes Kapitel wird die Arbeit durch das Schlusswort abgerundet, in welchem die Rechercheresultate der vorherigen Kapitel zusammengeführt und in Bezug auf die Leitfragen reflektiert werden. Auch die Umsetzung der Arbeit nebst möglichen Ergänzungen werden hier in Form eines persönlichen Fazits diskutiert. Anschliessend folgen die Danksagung, das Literaturverzeichnis sowie der Anhang. Dieser besteht grösstenteils aus dem für diese Arbeit erstellten Inventar an eingestellten Bahnhöfen, enthält aber auch jegliche über Mail geführte Interviews.

1.4 Methodik

1.4.1 Definition «Lost Place»

Ein wichtiger Bestandteil der Recherche für diese Arbeit war eine allgemeine Katalogisierung der verlassenen Bahnhöfe in der Schweiz. Nachfolgend wird diese Bestandsaufnahme nur als «die Inventur» respektive als «das Inventar» umschrieben. Es enthält hauptsächlich grundlegende Informationen zu den jeweiligen Bauten sowie kurze Kommentare zu ihrem heutigen Zustand, insofern sie noch existieren. Um dieses Inventar für die weitere Nutzung sinnvoll zu beschränken, soll es allerdings nur relevante Lost Places enthalten. So bedarf es einer genauen Definition des Begriffs, um die Inventur möglichst systematisch zu gestalten.

Die im Duden hinterlegte Bedeutung des Pseudoanglizismus beschreibt die Zielobjekte der Arbeit jedoch nur grob: «*ein verlassener Ort von besonderem Interesse*»². Für eine bahnhistorische Analyse ist deshalb eine weitaus genauere und persönliche Abgrenzung notwendig, um einerseits die Aufarbeitung von zu kleiner und gesellschaftlich unbedeutender Infrastruktur zu vermeiden, andererseits den Fokus jedoch nicht nur auf grosse Gebäude zu legen. Zudem muss der Begriff «Lost Place» genügend eingeschränkt sein, sodass für alle Bauten klar feststeht, ob sie in die engere Auswahl dieser Arbeit gelangen könnten.

Zunächst die Frage der Relevanz: Als für diese Arbeit relevant wird grundsätzlich alle Infrastruktur erachtet, die a) das jeweilige Ortsbild nachhaltig prägt(e), b) von der zuständigen Bahn zweitweise als betrieblicher Haltepunkt ohne Depotfunktion anerkannt war und c) durch dessen vorausgesetzte Einstellung grösstenteils um- oder ungenutzte bauliche Substanz und eine potenziell hinderliche Lücke in der Entwicklungsplanung des jeweiligen Gebietes zurückblieb. Dieses Kriterium schliesst vor allem kleine oder städtische Strassenbahnen aus, deren Haltestellen oft nur durch einzelne Schilder gekennzeichnet waren, zudem fallen so industrielle Anschlussgleise oder Umfahungsstrecken weg. Allerdings ermöglicht es weiterhin die potenzielle Erarbeitung jeglicher schienengebundenen Transportmittel und Strecken, deren Infrastruktur diese Kriterien erfüllt. Im Inventar selbst sind allerdings auch irrelevante Haltestellen verzeichnet, insofern sie Teil einer grösseren Strecke mit relevanten Lost Places sind.

² Duden, Lost Place, der (Zugriff: 26.11.2025).

Als zweiter Schritt für eine klaren Definition folgen die Bedingungen, unter denen besagte Bahnhöfe nun als Lost Place gelten. Hierfür werden alle Objekte in drei Oberkategorien eingeteilt, die verschiedene Grade der Stilllegung beschreiben:

- Der geringste Grad bezieht sich grundsätzlich auf weiterhin aktive Passagierbahnhöfe, die allerdings im Laufe der Jahre teilweise ihre Funktion verloren haben. Dazu zählen beispielsweise ehemalige Ticketschalter, Stationswärterwohnungen und Räume zur Gepäcklagerung. Wird der Bahnhof also weiterhin von Personenzügen befahren, und sind die erwähnten Strukturen im Zuge allgemeiner Entwicklungen in den Bereichen Technik, Gesellschaft oder Wirtschaft verschwunden, so wird der Bahnhof generell nicht als Lost Place verstanden, insbesondere falls kleine Läden, Cafés oder ähnliches die ehemals betriebsrelevante Infrastruktur ersetzt haben.
- Die Bahnhöfe zweiten Grades lassen sich wiederum in Personen- und Güterverkehr aufteilen. Erstere müssen bereits vollständig eingestellt und bestenfalls umgenutzt sein, d.h. es dürfen dort keine planmässige Halte mehr stattfinden. Für Güterbahnhöfe gilt prinzipiell dasselbe, allerdings nehme ich sie ebenfalls in diese Kategorie auf, falls sie infolge der Einstellung des Personenverkehrs zur reinen Nutzung durch Güterzüge degradiert wurden. Die Bahnhöfe dieser Kategorie verstehe ich als «klassische» Lost Place, die einen Grossteil des Inventars ausmachen.
- Der letzte Grad umfasst alle Bahnhöfe, die vollständig eingestellt und anschliessend abgerissen wurden, wodurch sie nur äusserst selten Spuren hinterlassen. Die Inventur solcher fast restlos verschwundener Bahnhöfe respektive «Lost» Lost Places war zwar unvermeidlich, diese sollen in dieser Arbeit jedoch nur nebensächlich behandelt werden.

1.4.2 Vorgehen bei der Inventur und Aufarbeitung der Bahnhöfe

Speziell soll hier die Website «eingestellte-bahnen.ch»³ erwähnt werden, die zwar keine einzelnen Bahnhöfe beschreibt, dafür jedoch stillgelegte wie abgebaute Strecken kurz erläutert, bebildert und für diese alle jeweiligen Haltepunkte tabellarisch auflistet. So konnte die namentliche Identifikation von Bahnhöfen auf ein Minimum reduziert werden. Eine ähnlich hilfreiche Quelle war zudem die nur über das Internet-Archive erreichbare Website «chriguseisenbahnseiten.ch»⁴. Bei der Suche nach eingestellten Bahnhöfen entlang bestehender Linien entpuppte sich neben dem Nachschlagewerk Eisenbahnatlas Schweiz⁵ ebenfalls besonders ein Angebot als grosse Hilfe: Die Online-Kartensammlung des Bundes «map.geo.admin.ch»⁶, welche der Öffentlichkeit unter anderem historische Luftaufnahmen und ein bis ins 19. Jahrhundert zurückreichendes Kartenarchiv zur Verfügung stellt. Gleichzeitig kann die Seite auch ein ÖV-Overlay darstellen, das alle heutzutage befahrenen Bahnhöfe unabhängig von der gewählten Karte kennzeichnet. Der Vergleich zwischen historisch markierten Bahnhöfen und im Falle von Lost Places entsprechend fehlenden oder gekürzten Einträgen im Overlay ermöglichte daher auch ohne zugehörige Quellen die Suche nach nicht mehr bedienten Bahnhöfen. Satellitenbilder und Google Street View verschafften hierbei zusätzliche Klarheit, auch das Grundbuch und Handelsregister lieferten je nach Situation wertvolle Informationen. Ferner waren bei der Suche nach Zeitzeugenberichten das Zeitungsarchiv auf «e-newspaperarchives.ch»⁷ und das Zeitschriftenarchiv «e-periodica.ch»⁸ sehr hilfreich. Zudem konnten die meisten Bahnhöfe des nachfolgenden Best-of persönlich besucht und fotografiert werden, was das Sammeln eigener Eindrücke vor Ort, die sinnvolle Beurteilung möglicher

³ Vgl. Willen und Ehrbar, Homepage eingestellte-bahnen.ch (Zugriff: 06.12.2025).

⁴ Vgl. Barmettler, Vergessene Bahnen – die Liste (Zugriff: 06.12.2025).

⁵ Vgl. Schweers, Wall und Würdig, Eisenbahnatlas Schweiz. Edition Schweers + Wall, 2024 Freiburg.

⁶ Vgl. Bundesamt für Landestopografie, map.geo.admin.ch-Tool (Zugriff: 06.12.2025).

⁷ Vgl. Schweizerische Nationalbibliothek, Homepage e-newspaperarchives.ch (Zugriff: 06.12.2025).

⁸ Vgl. Ball (ETH-Bibliothek Zürich), Homepage e-periodica.ch (Zugriff: 06.12.2025).

Umnutzungen und im Falle eingestellter Strecken ein besseres Verständnis ihres Verlaufs erlaubte. Auch ergaben sich im Austausch mit einigen Bahnhofsbesitzern und den zugehörigen Gemeinden wichtige Erkenntnisse über die Gebäude, zuletzt half insbesondere spezielle Fachliteratur bei der Analyse der Streckengeschichten.

1.4.3 Erarbeitung des Best-of

Innerhalb des fertiggestellten Inventars wurde die Auswahl der relevanten Bahnhöfe für das Best-of hauptsächlich anhand drei Kriterien getroffen, nachfolgend mit abnehmender Gewichtung gelistet:

1. Die Weiternutzung der Lost Places seit ihrer Einstellung: Entweder eine gesellschaftlich möglichst sinnvolle oder aber völlig ausbleibende Entwicklung.
2. Die politischen Hintergründe respektive die Epoche ihrer Stilllegung, um verschiedene Phasen der Bahnpolitik der letzten zwei Jahrhunderte und zusammenhängende Entscheide vorzustellen.
3. Der demografische und geografische Standort der Lost Places, um die Aufarbeitung von Stadt, Land, Berge oder aber Industrie zu ermöglichen.

Für Punkt 1 muss kurz geklärt werden, was gesellschaftlich sinnvoll ist: Als «gesellschaftlich sinnvoll» gelten alle Nutzungszwecke eines Bahnhofs, ausser die Verwendung als Wohnhaus, welche einem Grossteil der Gesellschaft bestimmte Lebensbereiche erleichtern können oder der Freizeitgestaltung dienen. Beispiele hierfür sind: jegliche Gastronomie, Gemeinschaftsräume, Ateliers, Dorfläden und gemeinnützige Institutionen.

Diese Kriterien ermöglichen die breite Abdeckung unterschiedlichster Lost-Place-Schicksale, welche den Verbleib der noch existierenden Bahnhöfe in meinem Inventar sinnvoll repräsentieren. Letztendlich fiel die Wahl auf insgesamt 12 titelgebende Lost-Places, deren acht Unterkapitel weitere 17 Bahnhöfe beschreiben, exklusive verschwundener Stationen des dritten Lost-Place-Grades. Nachfolgend eine kurze, einleitende Übersicht über die Unterkapitel:

- **Buchs Zürich:** Westlich der Stadt Zürich findet sich hinter dem Ort Buchs ein unbenutzter, verfallener Gleisanschluss. Dieser ist zwar nur wenige hundert Meter lang, lässt sich aber gedanklich durch den gesamten Ort weiterziehen, denn auf der anderen Seite findet sich ein entsprechendes Gegenstück Richtung Niederglatt. In Buchs selbst findet sich wiederum der weiterhin so beschriebene Bahnhof Buchs Zürich, der heute keine Verwendung mehr findet. Nicht nur ist dessen ausbleibende Entwicklung und erstaunlich weitreichende mediale Dokumentation für diese Arbeit interessant, auch seine Entstehungs- und Einstellungsgeschichte fasziniert.
- **San Vittore, Soazza und Mesocco:** Zwischen dem Tessiner Ort Arbedo-Castione und der Graubündner Gemeinde Mesocco, welche kurz vor dem San-Bernardino-Pass liegt, finden sich viele Reste und Bauten einer ehemaligen Schmalspurbahn. Diese wurde abschnittsweise sowohl in verschiedenen Epochen als auch unter ungleichen Bedingungen stillgelegt, die hinterbliebenen Bahnhöfe decken von einem Gemeindehaus, einer Bibliothek aber auch schmerzlich fehlenden Umnutzungen eine vielfältige Entwicklung ab, welche nie einheitlich aufgearbeitet wurde.
- **Leuzigen und Derendingen:** In der Umgebung von Solothurn, einer eigentlich gut ans Schienennetz angebotenen Region, finden sich entlang zweier teilweise bestehender Strecken gleich mehrere verlassene Bahnhöfe. Dahinter steckt ein auf die Anfänge der Schweizer Eisenbahnen zurückgehender intrakantonaler Zwist, aus welchem diese beiden durchaus diametralen Verbindungen hervorgingen. Ebenso gegensätzlich sind die hervorgehobenen Lost Places, welche heute zwei besondere Restaurants beherbergen und mit ihren Nachbarbahnhöfen gleich mehrere Umnutzungsmöglichkeiten repräsentieren.

- **Elm:** Der öffentliche Verkehr des nur spärlich von der Eisenbahn erschlossenen Kanton Glarus wird heute von mehreren Busbetrieben abgewickelt, darunter die *Autobetrieb Sernftal AG*. Der Ursprung dieses Unternehmens liegt jedoch in der Verbindung der beiden Knotenpunkte Schwanden und Elm: Damals noch mittels einer kurzen Strassenbahn, die bis heute viele Spuren hinterlassen hat. Mittlerweile hat sich zudem im ehemaligen Bahnhof Elm ein äusserst engagierter Verein dem Vermächtnis der Strecke angenommen und betreibt auf dem restaurierten Stationsgelände ein kleines Museum.
- **Zürich Letten:** Selbst über 30 Jahre später wird das gleichnamige Gebiet rechts der Limmat häufig nur mit der in den 90er-Jahren dort ansässigen Drogenszene assoziiert. Doch liess sich die Szene bereits an einem vom Staat vernachlässigten Ort nieder: Der ehemalige Bahnhof Zürich Letten, einsamer Zwischenhalt eines für die rechtsufrige Zürichseebahn lange Zeit unabdingbaren Streckenabschnitts. Heute steht das Areal glücklicherweise als nun positiver Treffpunkt für die Zürcher Bevölkerung zur Verfügung, es entstand entlang des früheren Trassees ein diverses Naherholungsgebiet, das wohl den Inbegriff einer sinnvollen Weiternutzung alter Bahnanlagen exemplarisch darstellt.
- **Dino:** Knapp 5 Kilometer nördlich des Luganersees befindet sich am Hang der Bergkette Denti della Vecchia der kleine Ortsteil Dino. Unweit dessen einziger, von den *Autolinee Regionali Luganesi* bedienten Bushaltestelle findet sich auf der «Piázza dra Stazzión» der ehemalige Bahnhof des Ortes, einst Teil einer hart umkämpften Strassen- und Schmalspurbahn, welche Dino mit dem Seeufer in Lugano verband. Heute wird das Gebäude als einzigartiger Dorfladen verwendet, zudem gehört eine ungenutzte Stationsherberge mit bewegter Vergangenheit zum Bahnhofsareal.
- **Hombrechtikon und Neuthal:** Im Zürcher Oberland finden sich gleich fünf Bahnhöfe einer einst zusammengehörigen, heute aber durch bediente Stationen getrennten Normalspurstrecke, welche durch die damalige Umstrukturierung des öffentlichen Verkehrs einem Busbetrieb zum Opfer fiel. Die Stationen entlang der teilweise bestehenden und befahrbaren Linie werden heute von Privaten, einer Museumsbahn sowie einem gemeinnützigen Verein bewirtschaftet, die hervorgehobenen Bahnhöfe werden als Vereinszentrum mit Café und als Bistrot genutzt.
- **Die alte Stoosbahn:** Im Kanton Schwyz wurde durch die Modernisierung einer der erfolgreichsten Schweizer Standseilbahnen ihre Vorgängerin eingestellt, die nicht nur eine bewegte Betriebsgeschichte hinter sich hat, sondern auch Verbindungen mit anderen Lost Places zulässt und neben exzentrischen Umnutzungsvorschlägen heute sogar zur Sicherung der Grundversorgung verwendet wird.

Auffallen mag, dass diese Auswahl keinen Lost Place aus der französischen Schweiz enthält. Dies liegt daran, dass im Inventar keine Bahnhöfe von sinnvollem Umfang für diese Arbeit existieren, welche den obengenannten Kriterien gerecht würden.

2 Die Bahn früher und heute

2.1 Die Schweizer Privatbahnen und wichtige Ereignisse

Als die erste Bahnstrecke der Schweiz wird heute oft die 1847 eröffnete «Spanisch-Brötli»-Bahn zwischen Zürich und Baden bezeichnet, was nicht ganz der Wahrheit entspricht. Tatsächlich ist sie nur die älteste vollständig auf Schweizer Boden verlaufende Bahnverbindung, denn zuvor wurde 1844 in Basel bereits der erste Schweizer Bahnhof in Betrieb genommen. Die zugehörige Konzession hatte der Basler Grosse Rat an die Gesellschaft der Strassburg-Baseler-Eisenbahn erteilt, welche anschliessend ihre Schienen durch die Stadtmauer zu einem provisorischen Bahnhof verlegen durfte. Dieser wurde allerdings 1860 wieder abgerissen, was diesen ursprünglichen Bahnhof zu einem Lost Place dritten Grades kürt.⁹

Eine anfängliche Welle an weitläufigen Bahnprojekten folgte knapp 8 Jahre später: 1852 wurde das erste Schweizer Eisenbahngesetz verabschiedet, welches eine Staatsbahn ablehnte, den Streckenbau an private Unternehmen abtrat und die Konzessionserteilung zur Aufgabe der Kantone erklärte. Die so bevorzugten Privatbahnen prägten insbesondere durch ihren wirtschaftlich-politischen Konkurrenzkampf die Anfangsjahre der Eisenbahn, hielten sich dabei jedoch grösstenteils an die gesamtschweizerischen Pläne von Robert Stephenson und Henry Swinburne¹⁰ (Vgl. Kapitel 3.3.1). Bis Ende des 19. Jahrhunderts hatten sich vor allem fünf grosse Privatbahnen durch Betrieb und Bau der grössten Strecken des Landes etabliert:

- Die Schweizerische Nordostbahn NOB, welche von Alfred Escher gegründet wurde und lange Zeit als grösste Privatbahn im Grossraum Ostschweiz tätig war. Dabei fokussierte sie ihren Streckenbau auf Zürich als zentralen Knotenpunkt (s. s. 11, Abb. 2).¹¹
- Die Gotthardbahn (Vgl. Kapitel 3.2.1), welche als interkantones und internationales Gemeinschaftsprojekt zunächst ebenfalls unter der Kontrolle Eschers stand¹² und für die gleichnamige Nord-Süd-Strecke zwischen Luzern und Chiasso verantwortlich war.¹³
- Die Schweizerische Centralbahn SCB, welche von Geldgebern aus Basel finanziert wurde und die man von dort aus Richtung Bern und Zentralschweiz bis nach Thun erweiterte.¹⁴
- Die Vereinigten Schweizerbahnen VSB, welche aus der Fusion mehrerer kleiner Unternehmen entstanden, von einem Pariser Banker gefördert wurden und hauptsächlich Strecken in der Ostschweiz um Rorschach, St. Gallen und Chur betrieben.¹⁵
- Die Jura-Simplon-Bahn JS, welche ebenfalls aus einer Fusion geboren wurde und so ab 1890 ein ca. 1000km langes Streckennetz in der gesamten Westschweiz betrieb, welches sogar der NOB den Rang ablief (s. s. 11, Abb. 3).¹⁶

Eine kurzlebige, aber dennoch ausgedehnte Bahngesellschaft in Volkshand war zudem die 1878 an die NOB zwangsversteigerte Schweizerische Nationalbahn SNB (Vgl. Kapitel 3.1).

⁹ Vgl. Rechsteiner, Die erste Eisenbahn der Schweiz (Zugriff: 1.12.2025).

¹⁰ Siehe Bärtschi, Dubler, Eisenbahnen (Zugriff: 30.11.2025).

¹¹ Vgl. Bärtschi, Schweizerische Nordostbahn (NOB) (Zugriff: 30.11.2025).

¹² Vgl. Bärtschi, Gotthardbahn (Zugriff: 30.11.2025).

¹³ Vgl. Tanner, Gotthardbahn (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁴ Vgl. Bärtschi, Schweizerische Centralbahn (SCB) (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁵ Vgl. Bärtschi, Vereinigte Schweizerbahnen (VSB) (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁶ Vgl. Bärtschi, Jura-Simplon-Bahn (JS) (Zugriff: 30.11.2025).

Während des Deutsch-Französischen Krieges 1870-1871 wurden erhebliche wirtschaftliche und militärische Fehlplanungen am Schweizer Schienennetz ersichtlich. Diese bewegten schliesslich den Bund 1872 zur Verabschiedung des zweiten Eisenbahngesetzes, welches die Konzessionserteilung und Bahnadministration neu zu dessen Kompetenz ernannte.¹⁷ Das Verlangen nach einer Staatsbahn stärkte daraufhin ungeachtet des sich abzeichnenden Versagens der SNB eine Krise, in welche die Privatbahnen ab 1874 stürzten. 1878 wurde zudem das Post- und Eisenbahndepartement aus der 1873 gegründeten Eisenbahnabteilung des Handelsdepartements geschaffen.¹⁸

1898 wurde mit der bis dato grössten Stimmbeteiligung bei einer Abstimmung das sogenannte Rückkaufgesetz angenommen, welches mit der Gründung der SBB einherging. Für eine Milliarde Franken wurden zunächst NOB, SCB und VSB verstaatlicht, weitere Bahnen folgten später. Diesen gewaltigen Kaufpreis lastete man jedoch bis 1944 den jungen Bundesbahnen an. Durch die hohen Schulden gehemmt, führten sie hauptsächlich Modernisierungsarbeiten durch, darunter bis 1960 die Elektrifikation des Schienennetzes.¹⁹ Ab 1945 führte das «Nebenbahnensterben»²⁰ durch unproportionale Investitionen in den Strassenbau sowie Bevorzugung des Busses als Massenverkehrsmittel zur «Stilllegung von über 733 Kilometern Bahnstrecken, was etwa einem Viertel des Privatbahnnetzes entsprach»²¹. Erst von 1970 an wurden über die sogenannte Privatbahnhilfe Subventionen ausgezahlt, die in dieser Form aufgrund einer weiteren Änderung des gültigen Eisenbahngesetzes 1996 wieder eingestellt wurden.²² Heute ist die Bahn gerade durch das allgemeine Umweltbewusstsein erneut ein äusserst bedeutsames und gefordertes Transportmittel, das in einer Symbiose mit dem Strassenverkehr durch grosse und kleine Projekte ständig finanziert, verbessert und erweitert wird.²³

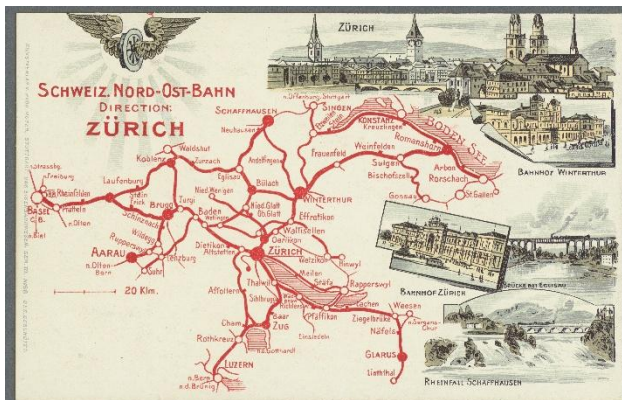


Abb. 2: Postkarte mit NOB-Streckennetz



Abb. 3: Plakat der JS

¹⁷ Siehe Bärtschi, Eisenbahnen (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁸ Siehe Aeschmann und Wenger, Uerikon-Bauma-Bahn, s. 13.

¹⁹ Siehe Bärtschi, Eisenbahnen (Zugriff: 30.11.2025).

²⁰ Bärtschi, 1847-1997: 150 Jahre Schweizer Bahnen, in: ICOMOS – Hefte des Deutschen Nationalkomitees, 1998, Band 27: Eisenbahn und Denkmalpflege, s. 22 (Zugriff: 30.11.2025).

²¹ Ebenda, s. 23.

²² Siehe ebenda, s. 23.

²³ Vgl. UVEK, Investitionen ins Verkehrsnetz (Zugriff: 30.11.2025).

2.2 Neue Lost Places

Dieses Unterkapitel wurde aus persönlichen E-Mails mit Odile Meder (SBB, Leiterin Konzepte und Netzplanung) sowie Armand Glauser (SBB, Prozessmanager „B: Bahnnetz dimensionieren“) vom 8. (Meder) respektive 16. September (Glauser) zitiert wie paraphrasiert und mit weiterführenden Informationen ergänzt (s. Fussnoten).

Grundsätzlich erbringen die SBB gemeinsam mit knapp 120 weiteren Transportunternehmen²⁴ sogenannte Service-public-Leistungen, welche die Grundversorgung der Schweiz im Bereich ÖV darstellen. Diese gesetzlich festgelegten Leistungen müssen sowohl regelmässig an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst als auch flächendeckend zur Verfügung gestellt werden. Im Fall des Personentransports bestellen darum der Bund im Fern- und die Kantone im Regionalverkehr zweijährlich²⁵ das Angebot, indem sie unter anderem den gewünschten Takt für die verschiedenen Zuggattungen entlang der jeweiligen Bahnlinien festlegen; dies geschieht im sogenannten Fahrplanverfahren. Die als Antwort darauf von den Transportunternehmen vorgelegten Offerten umfassen dementsprechend auch unrentable Linien, deren Betriebskosten durch Abgeltungen vom Bund gedeckt werden. Diese Subventionen beliefen sich 2025 bei schweizweit ca. 1550 Linien auf über 2.2 Milliarden Franken.²⁶

Gleichzeitig wird die zukünftige Anpassung der obengenannten Bestellungen durch separate Angebotsziele gelenkt, die wiederum zu einem einzigen Angebotskonzept (AK) zusammengeführt werden, welches die Entwicklung des gesamten Schienennetzes koordiniert. Seit der FABI-Abstimmung 2014, welche die Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Bahn über den beständigen Bahninfrastruktur-Fonds sicherte²⁷, obliegt die Erarbeitung der Angebotsziele und des -konzepts dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Ziele und Konzept dienen zudem als Basis für die sogenannten Ausbauschnitte (AS), welche die notwendigen Anpassungen der Infrastruktur konkretisieren. 2019 wurde beispielsweise der noch heute gültige AS 2035 anhand des AK 2035 beschlossen, 2015 der AS 2025.

Ob ein Bahnhof eingestellt wird, kann daher einerseits im Rahmen grösserer Entwicklungen, wie einer alternativen Streckenführung, oder zur Einhaltung neuer Angebotsziele entschieden werden. Für Letzteres prüfen die SBB anhand Modelle des Amtes für Raumplanung, wie sich ihre Bahnhöfe entwickeln werden und ob sie die Bedienung eines Halts in ihren zukünftigen Offerten beibehalten sollen. In jedem Fall gelangt ein resultierender Antrag zur Einstellung eines Bahnhofs über das BAV zunächst als Botschaft an den Bundesrat. Daraufhin wird der Antrag im Parlament diskutiert und schliesslich in einem Bundesbeschluss gesetzlich festgehalten, meist als Bestandteil der besprochenen Ausbauschnitte. Diese Entscheide werden rund 10 bis 20 Jahre im Voraus getroffen, um den relevanten Instanzen sowie den betroffenen Regionen ausreichend Zeit und Ressourcen für notwendige Anpassungen zuzugestehen, ehe man sie tatsächlich in den gültigen Fahrplan integriert.

Für die Bahnhofsgebäude selbst ist während ihres Betriebs grundsätzlich die SBB-Division Infrastruktur verantwortlich. Nach ihrer erfolgreichen Einstellung bedarf es jedoch eine zusätzliche Genehmigung respektive Freistellung durch das BAV, bevor sie für eine mögliche Umnutzung an die SBB-Division Immobilien verkauft werden können. Auch ein vollständiger Rückbau setzt eine solche Bewilligung voraus. SBB-Immobilien veräussert die Gebäude anschliessend an Dritte oder plant mit der zugehörigen Gemeinde eine gesellschaftlich sinnvolle Weiterentwicklung.

²⁴ Vgl. UVEK, Schweizerische Bundesbahnen SBB (Zugriff: 25.10.2025).

²⁵ Siehe BAV, Fahrplanverfahren (Zugriff: 03.12.2025).

²⁶ Vgl. BAV, Bestellverfahren (Zugriff: 03.12.2025).

²⁷ Vgl. BAV, 10 Jahre nach der FABI-Abstimmung (Zugriff: 03.12.2025).

Oftmals ist besagte Freistellung allerdings nicht möglich, da weiterhin betriebsrelevante Technik in und um die jeweiligen Bauten installiert ist: In diesem Fall wird die übrige, von der Bahn nicht benötigte Fläche über SBB-Immobilien beispielsweise als Wohn- oder Lagerraum vermietet.

3 Best-of

3.1 Buchs Zürich

3.1.1 Die Bülach-Baden-Bahn

Die Bülach-Baden-Bahn entstand als strategischer Schachzug im Konkurrenzkampf zwischen der Schweizerischen Nordostbahn NOB und der Schweizerischen Nationalbahn SNB. Diese direkte Konfrontation ging ursprünglich auf die Planung einer neuen Strecke zwischen Winterthur und Baden zurück, welche erstmals im Rahmen des «Winterthurer Eisenbahnprogramm» aus den 1860er-Jahren umschrieben wurde.²⁸ Dieses bildete gleichzeitig die Grundlage einer sogenannten «Volksbahn»²⁹, welche allen voran durch Winterthurer Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer-Ott gefördert wurde.³⁰ Ein solches Unternehmen, deren Strecken sich nur im Besitz von Bund und Gemeinden befänden und das so einen Gegenpol zur liberalen und vielerorts angefeindeten NOB darstellen würde, könnte laut ihm anhand dieses Programms eine rentable Verbindung zwischen Ost- und Westschweiz betreiben.³¹ Die Konzession für den Abschnitt Baden – Aarau erhielten so am 30. November 1872 zunächst zwei von Sulzer kontrollierte Unternehmen³²: Einerseits die Tösstalbahn, in dessen Verwaltungsrat er sass, andererseits die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen, bei der er das Amt des Präsidenten bekleidete³³. Im Hintergrund lief zudem bereits die Planung für weitere Teilstrecken der als Volksbahn erdachten SNB, damals noch in eine West- und Ostsektion geteilt: Zu letzterer zählte später die besagte Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Gesellschaft, erstere umfasste alle Strecken westlich von Winterthur, so auch die nach Baden und Aarau.³⁴

Gleichzeitig interpretierte die NOB die sich abzeichnende SNB-Linie Winterthur – Baden – Zofingen als direkte Kampfansage der provokanten Konkurrenz, da sie 8 Kilometer weniger lang als die bestehende Verbindung der NOB über Zürich war: Das Eisenbahngesetz von 1872 schrieb nämlich vor, dass Güterzüge ab sofort über die kürzeste Strecke geführt werden müssten, insofern diese einem anderen Unternehmen gehörte. Die NOB-Linien würden demnach bei erfolgreicher Umsetzung der SNB-Pläne grosse Teile ihres nationalen wie internationalen Güterverkehrs aus der Westschweiz einbüßen. Jedoch hatte die NOB bereits 1871 dank eines speziellen Prioritätsrechts die Übertragung der Konzession für eine Strecke Winterthur – Waldshut verlangt, welche ursprünglich einem konkurrierenden Komitee erteilt worden war, welches sich daraufhin auflösen musste. Die Konzession war allerdings an eine festgelegte Streckenführung nördlich von Bülach gebunden, welche wiederum

²⁸ Siehe Mittler, Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn, in: Badener Neujaarsblätter, Band 31, s. 60 (Zugriff: 26.11.2025).

²⁹ Vgl. Müller, 100 Jahre Nationalbahn Winterthur-Zofingen, in: Badener Neujaarsblätter, Band 52, s. 76, (Zugriff: 26.11.2025).

³⁰ Vgl. Widmer, Johann Jakob Sulzer (Zugriff: 26.11.2025).

³¹ Siehe NZZ-Redaktion, Winterthurs Kampf für ein eigenes Bahnnetz (Zugriff: 26.11.2025).

³² Vgl. Herzog, Welti und Renold, Konzession zugunsten einer Eisenbahn von Baden, eventuell bis Aarau, in: Bundesblatt, Jahrgang 1873, Band 1, Heft 7, s. 286-298 (Zugriff: 26.11.2025).

³³ Vgl. Bürgi, Johann Jakob Sulzer-Ott (Zugriff: 26.11.2025).

³⁴ Siehe Mittler, Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn, in: Badener Neujaarsblätter, Band 31, s. 61 (Zugriff: 26.11.2025).

für die SNB vorteilhaft wäre, da diese der projektierten Bahn entlang des längentechnisch irrelevanten Teils folgen und anschliessend Richtung Süden abzweigen könnte. Ebenfalls 1872 wurden nun aber Stimmen laut, man solle die Waldshuterbahn direkt durch Bülach verlegen. Dies würde wiederum der NOB erlauben, anschliessend die Konzession für eine Linie Bülach – Niederglatt – Baden zu beantragen: Genau die Streckenführung, welche sich eigentlich die SNB hinter ihrem Abzweig von der Waldshuterbahn erhoffte und die so bereits belegt wäre.³⁵

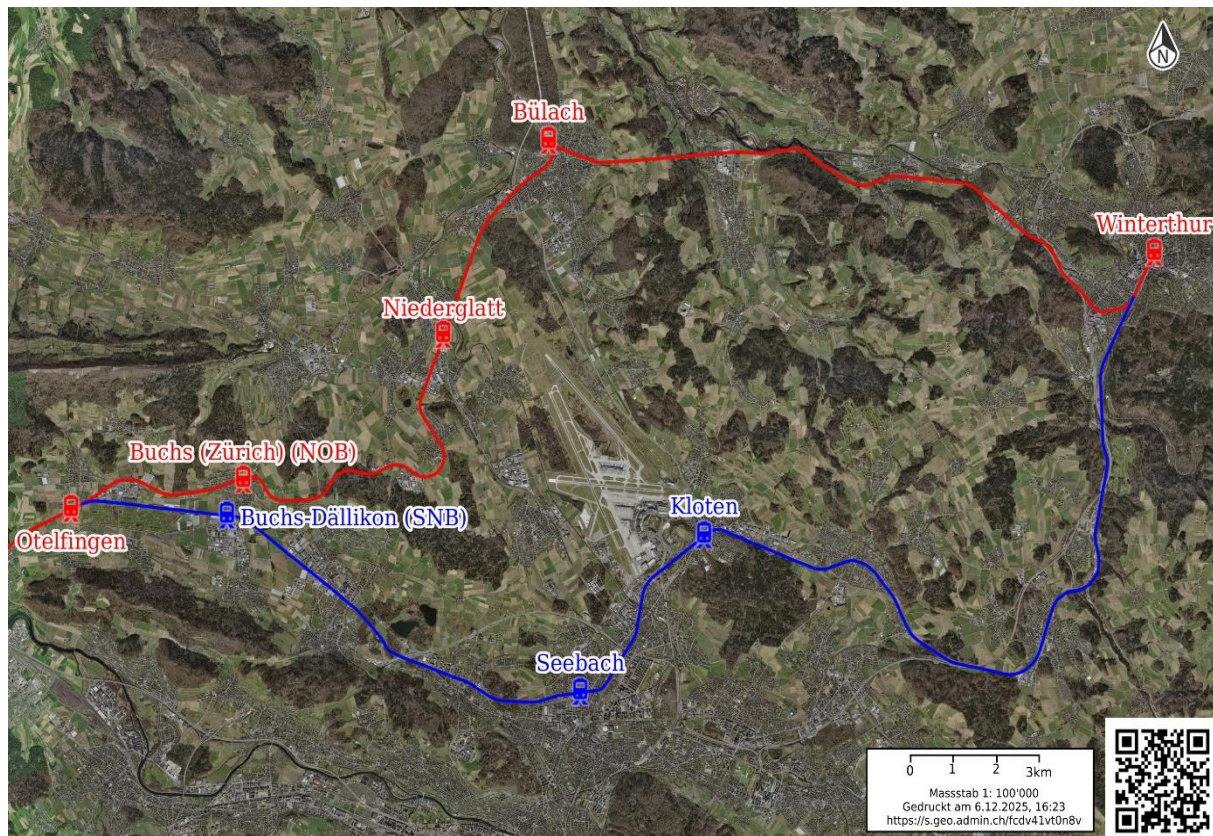


Abb. 4: Streckenkarte der Bülach-Baden-Bahn von Otelfingen aus, die Weiterführung nach Winterthur und die SNB-Linie über Seebach und Kloten

1873 erteilte der Bundesrat einerseits am 24. Juli der SNB die erweiterte Konzession Winterthur - Aarau³⁶, andererseits genehmigte er am 11. September die Änderungsvorschläge bezüglich der Waldshuterbahn. Kurz darauf reichte die NOB ihr Konzessionsgesuch für die oben erwähnte Strecke zwischen Bülach und Baden ein (s. Abb. 4), welches am 23. Oktober bewilligt wurde. Die SNB respektive das für den Abschnitt zuständige Tochterunternehmen plante ihre Linie kurzerhand neu über Kloten und Seebach³⁷, die NOB blieb bei ihrer aus betrieblicher Sicht völlig sinnlosen und viel zu steilen Streckenführung.³⁸ Beide Bahnen verliefen ab Baden auf jeweils eigenen Gleisen und gingen hinter ihrem letzten gemeinsamen Halt in Otelfingen auseinander, weshalb Buchs als nächster Ort kurzerhand

³⁵ Siehe Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

³⁶ Vgl. Botschaft des Bundesrathes betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Winterthur nach Aarau, in: Bundesblatt, Jahrgang 1873, Band 3, Heft 35, s. 262-273, unter: fedlex.admin.ch (Zugriff: 26.11.2025).

³⁷ Siehe Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

³⁸ Siehe Gerber, SBB – Otelfingen-Niederglatt (Schipka-Pass). (Zugriff: 26.11.2025).

zwei Bahnhöfe erhielt: Von der NOB Buchs Zürich, von der SNB Buchs-Dällikon.³⁹ Der Baubeginn beider Strecken war im August 1875⁴⁰, kurz nachdem die SNB-Ostsektion ihre erste Linie Winterthur-Singen eröffnet hatte.⁴¹ Fertiggestellt und abgenommen wurde zuerst die kürzere Bülach-Baden-Bahn der NOB, ihr unpräziser Betriebsbeginn folgte am 1. Oktober 1877. Die SNB-Strecke wurde nur zwei Wochen später eröffnet und weitaus feierlicher eingeweiht: Sogar der zugehörige, 30 Wagen lange Festzug war dank der Begeisterung des Volkes vollständig gefüllt.⁴²



Abb. 5: Kurzer Personenzug in Buchs ZH, 1936



Abb. 6: Abgestellte Tankwagen in Buchs ZH, 1967



Abb. 7: Extrafahrt mit UeBB-Triebwagen, 1986



Abb. 8: Überführung von Tankwagen, 2021

3.1.2 Entwicklung und Ende der Bahnstrecke

Die SNB, deren Ost- und Westsektor zwischenzeitlich zu einer einzigen Bahngesellschaft fusioniert waren, konnte diesen anfänglichen Erfolg aber nicht weiterführen. Einerseits transportierte sie nach der grossen Eröffnungsfahrt nur kaum 10 Passagiere pro Zug⁴³, andererseits ging das Kalkül der NOB auf: Aufgrund des ausbleibenden Güterverkehrs erwirtschaftete die SNB monatlich nur rund 643 Franken pro Kilometer, ihre Konkurrentin dagegen 4000. Kaum ein halbes Jahr darauf war die Bahngesellschaft völlig zahlungsunfähig, selbst ihre Betriebskosten konnte sie nicht mehr decken, weshalb 40 Gläubiger eine Zwangsliquidation beantragten. Diese bewilligte das Bundesgericht im Februar 1878⁴⁴, das einst

³⁹ Vgl. NZZ, Hommage an die Bülach-Baden-Bahn (Zugriff: 26.11.2025).

⁴⁰ Vgl. Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

⁴¹ Vgl. Mittler, Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn, in: Badener Neujahrsblätter, Band 31, s. 66 (Zugriff: 26.11.2025).

⁴² Siehe Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

⁴³ Siehe ebenda.

⁴⁴ Siehe Mittler, Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn, in: Badener Neujahrsblätter, Band 31, s. 66 (Zugriff: 26.11.2025).

31 Millionen Franken teure⁴⁵, 538 Kilometer lange Schienennetz⁴⁶ der SNB versteigerte man anschliessend für 3.9 Millionen Franken.⁴⁷ Alleinerbe der gescheiterten Volksbahn wurde die NOB, zudem muss-ten die Gemeinden als Inhaber der Bahngesellschaft deren angehäuften Schulden teilweise noch bis 1935 abbezahlen.⁴⁸ Die NOB konnte daraufhin ihren Güterverkehr grösstenteils wieder auf flachere und besser ausgebaute Strecken verlegen.⁴⁹ Dennoch betrieb sie auf der Bülach-Baden-Bahn weiterhin fünf Personenzüge pro Tag, vier nach der Übernahme durch die SBB (s. s. 14, Abb. 5). «*Die am schlechtesten frequentierte SBB-Linie*»⁵⁰ konnte aufgrund Kohlemangel von 1918 bis 22 nicht bedient werden. Schon jetzt schlugen die SBB einen ersatzmässigen Autobusbetrieb vor⁵¹, doch erst 1937 erteilte den Personenverkehr das endgültige Aus. Vollständig eingestellt wurde die Strecke 1968, nachdem sie während des zweiten Weltkriegs für den Güterverkehr kurzzeitig wieder Bedeutung erlangte und anschliessend als Abstellgleis genutzt wurde (s. s. 14, Abb. 6).⁵² Der anschliessende Rückbau zweiteilte sie, heute ist nur noch ein kurzer, maroder Abschnitt zur Bedienung eines Tanklagers befahrbar (s. s. 14, Abb. 8). Für Personenzüge wurde die Strecke letztmals am 1. Mai 1986 im Rahmen einer Extrafahrt geöffnet, hierfür wurde sogar eine provisorische Haltestelle errichtet (s. s. 14, Abb. 7).⁵³

3.1.3 Gebäude und Erinnerungen

3.1.3.1 Verschwundene Halte: Oberhasli

Der Ort Oberhasli setzte sich schon während des Streckenbaus für einen eigenen Bahnhof ein, der diesem jedoch verwehrt wurde. 1922 richtete die SBB hier schliesslich einen kleinen, unbesetzten Halt ein: Die Zugangstreppe sowie das einfache, hölzerne Wartehäuschen mussten jedoch von der Gemeinde bezahlt werden.⁵⁴ Heute existiert beides nicht mehr.

3.1.3.2 Buchs Zürich

Der ehemalige Bahnhof Buchs ist hauptsächlich wegen seines Alters und weitestgehend erhaltenen Originalzustand interessant (s. s. 17, Abb. 9/10). Seit 1975 gehört er der Gemeinde Bülach: Auf dem Bahnhofplatz wurden mittlerweile Container für Asylsuchende platziert⁵⁵, auch die Zivilschutzanlage befindet sich dort.⁵⁶ Das Gebäude selbst nutzte man bis 2017 ebenfalls als Notunterkunft, heute steht es leer und verfällt zusehends. Der Buchser Gemeinderat sucht seit 2021 nach Ideen für eine mögliche Umnutzung des denkmalgeschützten Bahnhofs, er selbst schlug eine gesellschaftlich sinnvolle Verwendung als Museum, Treffpunkt oder Café vor. Die Finanzierung und Ausarbeitung dieser Impulse konnten bisher jedoch nicht geklärt werden.⁵⁷ 2024 wurde das Gebäude zudem durch einen von den Containern ausgehenden Brand leider leicht beschädigt.⁵⁸

⁴⁵ Vgl. NZZ-Redaktion, Winterthurs Kampf für ein eigenes Bahnnetz (Zugriff: 26.11.2025).

⁴⁶ Vgl. Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

⁴⁷ Vgl. NZZ-Redaktion, Winterthurs Kampf für ein eigenes Bahnnetz (Zugriff: 26.11.2025).

⁴⁸ Siehe Müller, 100 Jahre Nationalbahn Winterthur-Zofingen, in: Badener Neujahrsblätter, Band 52, s. 77 (Zugriff: 26.11.2025).

⁴⁹ Siehe Gerber, SBB – Otelfingen-Niederglatt (Schipka-Pass) (Zugriff: 26.11.2025).

⁵⁰ NZZ-Redaktion, Hommage an die Bülach-Baden-Bahn (Zugriff: 26.11.2025).

⁵¹ Siehe Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

⁵² Siehe NZZ-Redaktion, Hommage an die Bülach-Baden-Bahn (Zugriff: 26.11.2025).

⁵³ Vgl. Gerber, SBB – Otelfingen-Niederglatt (Schipka-Pass) (Zugriff: 26.11.2025).

⁵⁴ Siehe Siegenthaler, Die Schpkapass-Bahn Bülach-Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff. (Zugriff: 26.11.2025).

⁵⁵ Siehe SRF-Redaktion, Schweizer Lost Places (Zugriff: 01.12.2025).

⁵⁶ Siehe Gemeinde Buchs, Historisches (Zugriff: 26.11.2025).

⁵⁷ Vgl. Hagenauer, Was soll mit dem alten Bahnhof geschehen? (Zugriff: 26.11.2025).

⁵⁸ Vgl. Hirt, Buchs: Brand eines Wohncontainers (Zugriff: 26.11.2025).

Überraschend ist allerdings vor allem die ausführliche mediale Dokumentation des Bahnhofs, er repräsentiert als eine Art Paradebeispiel alle eisenbahnbezogenen Lost Places. Das SRF⁵⁹, der Tagesanzeiger⁶⁰ und Tele M1⁶¹ berichteten über den Bau als Relikt vergangener Zeiten, wobei gerade dessen ausbleibende Nutzung eine besonders grosse Ausstrahlungskraft auswirkt. Zudem zieht man gerne in diesem Kontext die politischen Fehlentscheide der Bahnpolitik des 19. Jahrhunderts hinzu, gerade der Wirtschaftskrieg zwischen NOB und SNB wird dabei hervorgehoben.⁶² Auch im Internet wird die Bülach-Baden-Bahn als sehenswerter Lost Place beschrieben⁶³, auf Google Maps ist der Bahnhof sogar als historische Sehenswürdigkeit eingetragen.



Abb. 9: Der Bahnhof Buchs ZH, 1966



Abb. 10: Der Bahnhof Buchs ZH, 2023

3.2 San Vittore, Soazza und Mesocco

3.2.1 Die Bellinzona-Mesocco-Bahn

Nach 11 fordernden Jahren Bauzeit konnte am 1. Juni 1882 die Gotthardbahn eröffnet werden: Eine Strecke, die sich trotz vieler Rückschläge, Krisen und Todesopfern unter den Bauarbeitern als prestigeträchtiges Mammutprojekt präsentierte, das nur durch die Kooperation von drei Staaten und 15 Kantonen ermöglicht worden war. Infolge ihrer Entwicklung zur ökonomischen Hauptverkehrsachse der Schweiz suchten viele neue wie bestehende Linien Anschluss an die Gotthardbahn. Allein die dafür verantwortliche, gleichnamige Gesellschaft errichtete in den nächsten 15 Jahren ein 273 Kilometer langes Schienennetz an Zufahrtsstrecken.⁶⁴ Den Wunsch nach einer eigenen Eisenbahn spürte man so schliesslich auch im Misoxertal, erste Pläne für eine Linie von Bellinzona nach Mesocco wurden hier bereits seit Anfang der 1890er geschmiedet. Ein entsprechender Antrag an die Gemeindeversammlung Mesocco folgte am 5. Dezember 1891: Diese Hoffnungen verliefen sich vorerst jedoch in ziellosen Diskussionen, bis sich 1895 der Zürcher Ingenieur L. Riva und der Luzerner Bundesübersetzer Dr. R. Togni erneut mit dem Konzept einer solchen Bahn befassten. Im Juni 1898 bildete sich wiederum aus den Überlegungen der beiden ein zuletzt 19-köpfiges Initiativkomitee, darunter der spätere Bundesrat Dr. Felix Calonder. Zwei Mitglieder erarbeiteten sogleich konkretere Pläne für die Strecke, um diese dem Bundesrat vorzulegen, der daraufhin dem Komitee am 9. Dezember 1899 die Konzession für eine hauptsächlich auf Kantonsstrassen zu verlaufende Strassenbahn im Misoxertal erteilte.⁶⁵

⁵⁹ Vgl. SRF-Redaktion, Schweizer Lost Places (Zugriff: 26.11.2025).

⁶⁰ Vgl. Hagenauer, Was soll mit dem alten Bahnhof geschehen? (Zugriff: 26.11.2025).

⁶¹ Vgl. Bülach-Baden-Bahn, in: Tele M1, Tele M1 Report. Erstausstrahlung 15.7.2020, 18:15 (Dauer: 5:28).

⁶² Vgl. ebenda, allerdings auch in anderen Berichten erwähnt

⁶³ Vgl. Urbex Datenbank, Bahngleise Adlikon (Zugriff: 26.11.2025).

⁶⁴ Siehe Bärtschi, Gotthardbahn (Zugriff: 25.10.2025).

⁶⁵ Siehe Fasciati, 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica, in: Quaderni grigionitaliani, Band 26, Heft 4, Juli 1956, s. 254 (Zugriff: 02.12.2025).

Die Bewohner des Tals sträubten sich jedoch gegen diesen Ansatz, der schliesslich von drei kantonalen Experten zugunsten einer separaten Schmalspurbahn verworfen wurde. Bereits zu diesem Zeitpunkt träumte man von einer grossen Zukunft für die geplante Linie: Mesocco sollte nur Mittelstation einer in mehreren Etappen konstruierten Strecke sein, die anschliessend über den San Bernadino nach Thusis führen würde, wo man sie mit der sich seit einem Jahr in Bau befindlichen Albulalinie der Rhätischen Bahn verknüpfen könnte.⁶⁶ Das Komitee erhoffte sich zudem Gewinne von 96'000 Franken pro Jahr⁶⁷ als auch eine «*bescheidene*»⁶⁸ Dividende für die Aktionäre. 1902 veröffentlichte Herrmann Jäggi, Betriebsdirektor der Appenzeller Strassenbahn, ein Gutachten zu den Erfolgswahrscheinlichkeiten der geplanten Bellinzona-Mesocco-Bahn (BM): Laut ihm sei diese «*absolut lebensfähig*»⁶⁹ und eine Investition, die «*Staat und Gemeinden nie zu bereuen haben [werden]*»⁷⁰. 1904 schätzte man die Baukosten für die Strecke auf 2.6 Millionen Franken, die grösstenteils von den Kantonen Tessin und Graubünden getragen sowie aus 900'000 Franken Aktienkapital gewonnen wurden. Im selben Jahr wurde zudem die «*Società Ferrovia elettrica Bellinzona-Mesocco*» offiziell im Handelsregister eingetragen.⁷¹

Am 13. Mai 1905 unterzeichnete die Gesellschaft die finale Version eines 1903 entworfenen Vertrages mit der *Aktiengesellschaft vormals Johann Jakob Rieter* aus Winterthur, welche bereits 1901 die Beschaffung des elektrischen Teils angeboten hatte.⁷² Die nun rechtskräftige Übereinkunft beauftragte die Firma jedoch mit Bau und Einrichtung der gesamten Infrastruktur. Den Unterbau übernahm Rieter allerdings erst selbst, nachdem das anfänglich von der AG eingesetzte, sogar im Misoxertal ansässige Unternehmen «*Gebrüder Nisoli & Seeli*» aufgrund finanzieller Probleme an dieser Aufgabe scheiterte.⁷³ Der Bundesrat erteilte die Konzession für die neue Streckenvariante des Weiteren erst zwei Wochen nach dem Vertragsabschluss, der dadurch ohne offizielle Genehmigung für das Projekt abgewickelt wurde. Die Inbetriebnahme der Bahn legte man schliesslich auf den 15. Juli 1906 für das Teilstück zwischen Bellinzona und Lostallo respektive den 1. November für die restliche Strecke nach Mesocco fest. Der Vertrag ordnete die AG trotz vieler noch offener Details an, die vollständige Linie inklusive Rollmaterial für einen Fixpreis von 2.43 Millionen Franken bereitzustellen: Rieter versuchte nach Abschluss des Baus dennoch, nachträgliche Anmerkungen und Änderungen der Gesellschaft in Rechnung zu stellen, allerdings scheiterte das Unternehmen vor Gericht.⁷⁴

Bei der Stromversorgung fiel die Wahl auf ein eigenes Wasserkraftwerk, das in Hinblick auf die geplante Erweiterung nach Thusis in Cebbia an der Moesa errichtet wurde. Zwei Turbinen⁷⁵ lieferten so von hier aus die Elektrizität für die erste mit 1500 Volt Gleichstrom betriebene Bahn Europas.⁷⁶ Abgesehen davon liess die Linienführung, welche trotz der Verlegung auf ein eigenes Trasse an vielen Stellen dem Strassenverlauf folgte, weiterhin zwei grosse Fragen offen: Zunächst die Positionierung der Werkstätte und des Depots, welche man erneut in der Hoffnung auf ein grösseres Streckennetz über den San Bernadino hinweg kurzerhand in Mesocco platzierte. Nun blieb nur der ungeklärte Anschluss an die Gotthardbahn: In Castione-Arbedo konnte dieser für die Abwicklung des Güterverkehrs relativ einfach erreicht werden,

⁶⁶ Vgl. Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 4.

⁶⁷ Siehe Fasciati, 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica, in: Quaderni grigionitaliani, Band 26, Heft 4, Juli 1956, s. 256 (Zugriff: 02.12.2025).

⁶⁸ Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 5.

⁶⁹ Ebenda.

⁷⁰ Ebenda.

⁷¹ Vgl. ebenda, s. 4.

⁷² Vgl. ebenda, s. 4-8.

⁷³ Siehe rhb-info, Ferrovia Elettrica Bellinzona – Mesocco, s. 8-9

⁷⁴ Siehe Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 4-5.

⁷⁵ Vgl. ebenda, s. 12-13.

⁷⁶ Siehe rhb-info, Ferrovia Elettrica Bellinzona – Mesocco, s. 8.

da die Bahn ihre Gleise parallel zum bestehenden Bahnhof verlegen konnte und das SBB-Personal für eine geringe Miete auch den Betrieb der BM-Haltestelle übernahm. Der Endbahnhof in Bellinzona entwickelte sich dagegen zu einer grösseren Herausforderung, da hier keine direkte Anbindung an den SBB-Bahnhof möglich war. Die vorerst einzige Lösung für die Schmalspurbahn blieb also ein separates, ca. 500m entferntes Stationsareal mit eigenem Aufnahmegebäude. Die Ergänzung des alten Bahnhofs um ein Gleis der BM wurde zwar 1926 und erneut 1940 aufgegriffen, aber nie umgesetzt, weshalb die langen Umsteigezeiten bestehen blieben.⁷⁷

Am 6. Mai 1907 konnte schliesslich mit einem Jahr Verzögerung der erste Abschnitt der Bellinzona-Mesocco-Bahn feierlich eröffnet werden, die übrige Strecke folgte am 31. Juli (s. Abb. 11). Damals galt die Bahn im Misoxertal als hochmodern, denn neben dem neuen Stromsystem konnten die Triebwagen (s. s. 20, Abb. 12) auch in Mehrfachtraktion verkehren. Im Jahr darauf sah sich die Bahn erstmals grösseren Unwetterschäden gegenüber, welche die Strecke während ihrer gesamten Existenz heimsuchten und deren Reparaturen oft für rote Zahlen bei der BM sorgten. Gleichzeitig beantragte der Direktor der Bahn, Silvio Tonella, die Konzession für einen Ausbau der Strecke nach Thusis. Eine definitive Antwort liess allerdings noch bis 1923 auf sich warten, nachdem im Jahr zuvor die Pläne für eine reine Bergstrecke aufgegeben und neu eine alternative Linienführung durch einen 5.5km langen Scheiteltunnel bevorzugt wurde. 34 Millionen Franken sollten die insgesamt 48 Kilometer Strecke kosten, selbst ein Finanzierungsplan war bereits erstellt worden.⁷⁸ Letztendlich wurde diese Erweiterung jedoch nie realisiert, selbst nach San Bernardino konnte man die BM nicht fortführen.⁷⁹



Abb. 11: Streckenkarte der Bellinzona-Mesocco-Bahn

⁷⁷ Vgl. Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 16-17.

⁷⁸ Siehe Ebenda, s. 2-3, 15-16.

⁷⁹ Vgl. Fasciati, 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica, in: Quaderni grigionitaliani, Band 26, Heft 4, Juli 1956, s. 256 (Zugriff: 02.12.2025).

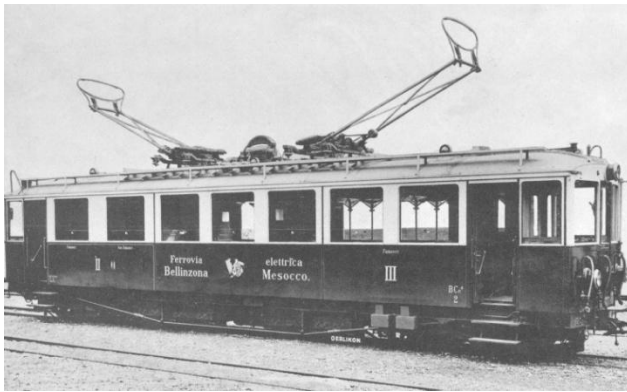


Abb. 12: Originaler BM-Triebwagen, 1907



Abb. 13: Neuer RhB-Triebwagen in Mesocco

3.2.2 Entwicklung und Ende der Bahnstrecke

Am erfolgreichsten zeigte sich die Bahn in den Jahren nach ihrer Eröffnung. Zwischen 1912 und 1920 erwirtschaftete sie jährlich bis zu 77'000 Franken Gewinn. Zum Rekordverlust von 36'500 Franken führte dagegen die Wirtschaftskrise der 30er, welche die Bahn in diesem Jahrzehnt finanziell lähmte.⁸⁰ Zudem führte die Eröffnung der Kantonsstrassen für Lastwagen 1933 zu Einbussen beim zuvor unersetzlichen Gütertransport entlang der Linie. Ein 1941 veröffentlichter Bericht der Ingenieure E. Bernasconi, W. Dürler und Dr. R. Metzger als Antwort auf einen Vortrag des BM-Verwaltungsratspräsidenten Dr. Giuseppe a Marca zur Verbesserung der Bahn und ihrer finanziellen Lage im Kontext des neuen Privatbahngesetzes bildete nun den Ausgangspunkt für zukünftige Verhandlungen mit dem Kanton Graubünden und der Rhätischen Bahn. Diese Gespräche resultierten 1941 schliesslich in der Fusion der BM mit der RhB (s. Abb. 13). Kurz zuvor hatte man noch die frühe Umstellung auf Bus- oder Trolleybusbetrieb in Betracht gezogen. Fast 20 Jahre konnte die unrentable Strecke dank Investitionen der RhB in Millionenhöhe überleben, doch 1966 kam erstmals der Individualverkehr der Bahn direkt in die Quere: Die BM musste für den Bau der Nationalstrasse 13 (N13, heute A13) ihr Stationsgebäude in Roveredo abreißen und entlang einer neuen Streckenführung durch eine «Baracke»⁸¹ ersetzen (s. Abb. 14).⁸²



Abb. 14: BM und N13 bei Roveredo, im Hintergrund das neue Stationsgebäude

⁸⁰ Siehe Fasciati, 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica, in: Quaderni grigionitaliani, Band 26, Heft 4, Juli 1956, s. 261 (Zugriff: 02.12.2025).

⁸¹ Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 3, 34-35.

⁸² Siehe Ebenda.

1967 wurde von einer Kommission des Eidgenössischen Amtes für Verkehr (EAV) ein weiterer Bericht zur Zukunft der Strecke publiziert, der sich in allen Punkten positiv gegenüber der Linie und ihrer Bedeutung für das Misoxertal aussprach: Gerade die hiesige Bevölkerung und lokale Betriebe würden von der Bahn profitieren, die auch zu diesem Zeitpunkt noch für Fortschritt und Entwicklung in der Region stand. Rudolf Gnägi, Leiter des EAV respektive des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements, hielt jedoch nichts von dieser Sichtweise und berief 1968 eine zweite Kommission ein, welche im Jahr darauf die von Gnägi erhofften Resultate darlegte. So hiess es nun, durch den Abriss der wirtschaftlich untragbaren Bahn könnten die Baukosten der N13 um 7 Millionen Franken gesenkt werden. Nachfolgende Studien korrigierten diesen Betrag allerdings zunächst auf 3, dann sogar auf nur 1.5 Millionen Franken. Dieser parteiische Bericht löste am 2. August 1970 eine Demonstration gegen die wenig später beschlossene Stilllegung der Bahn aus: 2000 Unterstützer der BM zogen von Mesocco aus los und blockierten entgegen der geplanten Route die Kantonsstrasse, um ihr Engagement zum Erhalt der Strecke kundzugeben; selbst eine Petition mit 5'000 Unterschriften reichte man beim neuen Departementsleiter ein.⁸³



Abb. 15: Letzter Betriebstag in Bellinzona, 27. Mai 1972

Doch all dieser Einsatz konnte das Ende der Linie nicht mehr aufhalten (s. Abb. 15): Zum Sommerfahrplan 1972 wurde der Personenverkehr eingestellt und von Postbussen übernommen. Diese endeten allerdings weiterhin nicht am SBB-Bahnhof in Bellinzona, selbst nachdem man noch im selben Jahr die Strecke bis Castione-Arbedo abgebrochen hatte.⁸⁴ In einer fünf Jahre nach der Einstellung durchgeführten Umfrage sagten 90% der Teilnehmer aus, sie würden den ebenfalls unrentablen Bus seltener als früher die Bahn benutzen. Wie für andere Bahnen verblieb der BM nur der Güterverkehr: 1957 hatte die RhB einen grösseren Gleisanschluss für das Valmoesa-Stahlwerk der Monteforno S.A. erstellt, die nun weiterhin Kundin für den Güterwagentransport per Rollselmel blieb (s. s. 22, Abb. 16).⁸⁵ Eine entsprechende Anlage hatte man hierfür 1955 in Castione-Arbedo in Betrieb genommen.⁸⁶

⁸³ Siehe ebenda, s. 36-37.

⁸⁴ Vgl. Spaar und Klauser, *Ferrovie Bellinzona – Mesocco*, in: *Lökeli-Journal*, Jahrgang 1998, Nr. 1 (Zugriff: 30.11.2025).

⁸⁵ Vgl. Rütimann und Leutwiler, *Bellinzona-Mesocco-Bahn*, s. 42.

⁸⁶ Siehe Spaar und Klauser, *Ferrovie Bellinzona – Mesocco*, in: *Lökeli-Journal*, Jahrgang 1998, Nr. 1 (Zugriff: 30.11.2025).



Abb. 16: Güterzug vor dem Valmoesa-Werk



Abb. 17: Museumszug der Ferrovia Mesolcinese

1978 sah sich die verbleibende Strecke schliesslich mit besonders schweren Unwettern konfrontiert, die vor allem zwischen Soazza und Mesocco grosse Schäden verursachten und den Endbahnhof vom Rest der Linie abschnitten. Da die RhB nicht gewillt war, die für die Reparaturen benötigten 700'000 Franken aufzubringen, legte man den oberen Abschnitt schliesslich still. 1979 wurde die ausgelaufene Konzession der Bahn nur zwischen Castione-Arbedo und Cama erneuert. Zwei Jahre darauf begann man mit dem Abbruch der restlichen Gleisinfrastuktur, um den neu gegründeten Verein «Pro Misoxerbahn» an seinen Bemühungen zur Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr zu hindern. Selbst die Ernennung eines Graubündners als EAV-Chef, Dr. Leon Schlump, konnte entgegen dessen Aussagen bei Amtsantritt den Erhalt der Bahn nicht mehr sichern.⁸⁷ 1987 wurde auch das Valmoesa-Werk geschlossen⁸⁸: Dieses hatte allerdings man noch wenige Jahre zuvor um einen Normalspur-Anschluss ergänzen wollen, der die Schmalspurbahn in jedem Fall ersetzt hätte.⁸⁹ 2003 stellte die RhB den Güterverkehr schliesslich vollständig ein.⁹⁰

Jetzt verkehrten nur noch Museumszüge auf der Strecke. Nachdem «Pro Misoxerbahn» abgesehen von der Wiederinbetriebnahme der Linie auch beim Erhalt eines in Mesocco verbliebenen Triebwagens versagt hatte, bildete sich 1994 der neue Verein *Associazione Amici della Ferrovia Mesolcinese* (AAFM). Bereits ein Jahr darauf konnten erste Fahrten mit den mittlerweile historischen Zügen von Castione-Arbedo nach Cama durchgeführt werden, bis 2000 erwarb die AAFM zudem neue Fahrzeuge verschiedenster Schmalspurbahnen. Eine weitere Umstrukturierung folgte kurz nach der endgültigen Betriebseinstellung durch die RhB: 2004 benannte man sich zur *Società Esercizio ferroviario turistico* (SEFT) respektive zur «Ferrovia Mesolcinese» um, die sich nun auch dem Unterhalt der Gleisinfrastuktur verpflichtete. Im Gegenzug erhielt der Verein das gesamte verbliebene BM-Rollmaterial (s. Abb. 17).⁹¹ Schliesslich mussten jedoch auch diese Fahrten eingestellt werden, Grund dafür war erneut die Entwicklung der A13: Der Verlauf dieser konnte nämlich im Bereich Roveredo an einen die Gemeinde umfahrenden Tunnel angepasst werden. Die so ermöglichte Umgestaltung des Dorfkerns sah für die Bahn eine kostspielige Unterführung vor, welche die SEFT nicht finanzieren konnte. Der Rückbau der ehemaligen Nationalstrasse, die damals das Ende des kommerziellen Bahnbetriebes eingeläutet hatte, sorgte 2013 also auch für das endgültige Aus der Linie.⁹²

⁸⁷ Siehe Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 42.

⁸⁸ Vgl. rhb-info, Ferrovia Elettrica Bellinzona – Mesocco, s. 16 (Zugriff: 30.11.2025).

⁸⁹ Vgl. Rütimann und Leutwiler, Bellinzona-Mesocco-Bahn, s. 42.

⁹⁰ Siehe Willen und Ehrbar, Rhätische Bahn (RhB/BM) (Zugriff: 03.12.2025).

⁹¹ Siehe rhb-info, Ferrovia Elettrica Bellinzona – Mesocco, s. 31-32 (Zugriff: 30.11.2025).

⁹² Vgl. ebenda, s. 32.

Ein letztes Mal schritt die RhB ein und übernahm, wie zuvor vertraglich festgelegt, den Abriss der Strecke: Im zugehörigen Geschäftsbericht wurde kurz vor Abschluss der Arbeiten festgehalten, dass das «*Engagement der RhB im Misox damit beendet [sei]*»⁹³. 2021 transportierte diese allerdings einen letzten, im ehemaligen Depot Grono verbliebenen Triebwagen über den San Bernadino zum Bahnmuseum Bergün, wo er anschliessend restauriert wurde und sich heute weiterhin präsentiert. Somit besiegelte das Fahrzeug mit seiner schon von den BM-Gründern erträumten, nun aber einmaligen Fahrtroute ins Stammnetz der RhB das Ende der Geschichte dieser Bahn.⁹⁴

3.2.3 Gebäude und Erinnerungen

3.2.3.1 *Verschwundene Halte*

Obwohl die Strecke nach Castione-Arbedo wie erwähnt praktisch sofort nach ihrer Einstellung zurückgebaut wurde und so heute nichts mehr vom Zwischenhalt Mollinazo erhalten ist, überlebten zumindest Aufnahmegebäude und Remise in Bellinzona bis zu deren Abriss Anfang der 90er. Das gleiche Schicksal ereilte auch das kleine Holzhäuschen beim früheren Bahnhof Lumino sowie den Zwischenhalt S. Antonio; die einfachen Haltestellen Piani di Verdabbio⁹⁵, Sorte und Vigna haben ebenfalls keine Spuren hinterlassen. Gleichfalls existiert das Ersatzgebäude in Roveredo nicht mehr. In Castione-Arbedo verwendete die BM wie bereits erwähnt das SBB-Stationsgebäude, welches später der vollständigen Sanierung des Bahnhofs zum Opfer fiel, eine letzte kleine Plakette der Bahn an einem Güterschuppen ging durch dessen Umbau zum Toiletten- und Lagerhäuschen verloren.

3.2.3.2 Castione Villagio und **San Vittore**

Die Haltestelle Castione Villagio ist der erste verbliebene Bau entlang der Strecke: Der kleine Steinunterstand mit gedecktem Holzdach beherbergt seit über einem Jahrzehnt einen Altkleidercontainer.⁹⁶ Bereits 2005 hatte die Gemeinde San Vittore ihr altes und seit der Streckeneinstellung unberührtes (s. s. 24, Abb. 18) Stationsgebäude für 230'000 Franken der RhB abgekauft, sie liess dieses jedoch bis auf Instandhaltungsarbeiten am Dach langsam verfallen. 2018 scheiterte anschliessend eine erste Motion mit 28 Ja- zu 28 Nein-Stimmen, den Bau zu renovieren und in ein Touristeninformationszentrum zu verwandeln, das gleichzeitig Raum für lokale Vereine und Veranstaltungen geboten hätte.⁹⁷ Im April 2019 versuchten die Unterstützer des Projektes erneut, ein Darlehen für die Sanierungsarbeiten zu bewilligen und den alten Bahnhof wieder der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, was ihnen nun auch gelang: Von den projektierten 790'000 Franken Baukosten stellte der Kanton 35'000 Franken, den Rest übernahm die Gemeinde selbst.⁹⁸ Zur Adventszeit 2020 gestalteten die Gemeindebewohner als «*solidarisches Zeichen der Nähe und Einheit während der Corona-Pandemie*»⁹⁹ bereits 24 bunte Fensterdekorationen für den Bahnhof.¹⁰⁰ Die Renovation konnte daraufhin 2021 fertiggestellt werden (s. s. 24, Abb. 19), noch im selben Jahr funktionierte man das Erdgeschoss zur provisorischen Schulmensa um.¹⁰¹

⁹³ RhB, Geschäftsbericht 2016 (Zugriff: 20.10.2025).

⁹⁴ Vgl. Hartmeier, Die erste und letzte Zugfahrt via San Bernadino (Zugriff: 30.11.2025).

⁹⁵ Einzig das heute noch betriebene Stationsgasthaus verbleibt, allerdings wurde leider die Aufschrift entfernt, welche die Herberge mit der BM assoziierte.

⁹⁶ Google Street View, für: Via delle Scuole 24, 6532 Arbedo-Castione (Zugriff: 30.11.2025).

⁹⁷ Siehe Mossi, L'ex stazione fucina di attività sociali e culturali (Zugriff: 30.11.2025).

⁹⁸ Vgl. Gemeinde San Vittore, Stabile Ex Stazione Ferrovia Retica, Ristrutturazione (Zugriff: 30.11.2025).

⁹⁹ De Neri, San Vittore si è trasformata in un calendario dell'avvento (Zugriff: 01.12.2025).

¹⁰⁰ Siehe ebenda.

¹⁰¹ Vgl. Mossi, L'ex stazione fucina di attività sociali e culturali (Zugriff: 30.11.2025).

2023 zog schliesslich das Schalterbüro der Gemeindeverwaltung, die Poststelle und das technische Büro in das alte Stationsgebäude.¹⁰² Der zweite Stock kann weiterhin auf Anfrage gemietet werden und wird ansonsten für Trauungen, Themenabende und Versammlungen genutzt.¹⁰³



Abb. 18: San Vittore, 1971



Abb. 19: San Vittore, 2021 – 50 Jahre später

3.2.3.3 Grono, Leggia, Cama, Lostalio und Cabbio

Der Bahnhof Grono wurde bisher nicht gesellschaftlich umgenutzt und seit seiner Einstellung nie instandgesetzt, er dient einzig als Lagerhaus für verschiedene lokale Unternehmen. Seit 2018 liegen allerdings Pläne der in Mesocco ansässigen Cereghetti & Bruni SA für eine geplante Renovation vor, die auf ein im Jahr 2000 durch das Architekturbüro publiziertes Buch zur möglichen Umnutzung von BM-Bahnhöfen zurückgehen. Laut den Entwürfen soll das Gebäude kernsaniert und um einen einstöckigen Anbau erweitert werden, anschliessend wäre darin die Unterbringung einer Bibliothek sowie mehrerer Veranstaltungs- und Konferenzräume vorgesehen¹⁰⁴. Auch der völlige Umbau des Geländes in ein städtisches Schwimmbad wurde bis zur Eröffnung des bevorzugten Strandbades in Betracht gezogen. Die Gemeinde hat das erstgenannte Projekt jedoch noch nicht umgesetzt und sieht vorerst auch keine Priorität darin.¹⁰⁵ Eine Privatperson kaufte und sanierte dagegen den Bahnhof Leggia: Der Steinskulpturen-Künstler Daniel Hardmeier stellt auf dem Grundstück, das als seine Postadresse registriert ist, nicht nur einige seiner Werke aus, ebenfalls befindet sich hier ein ehemaliger BM-Güterwagen der SEFT, welcher mit seiner Arbeit wirbt (s. Abb. 20).



Abb. 20: Güterwagen im Vorgarten von Daniel Hardmeier



Abb. 21: Lostalio, 2025: Ähnlich wie in Cama & Grono

¹⁰² Vgl. Gemeinde San Vittore, Informazione (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁰³ Siehe Mossi, L'ex stazione fucina di attività sociali e culturali (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁰⁴ Cereghetti & Bruni Architetti SA, Oggetto: Rilievo stazione di Grono, 6537 Grono, 2018.

¹⁰⁵ Brantschen, Matthias, Angestellter Gemeindekanzlei und technisches Büro Grono, E-Mail vom 20.10.2025.

Die Bahnhöfe Cama und Lostalio befinden sich ebenfalls beide in einem schlechten baulichen Zustand (s. s. 24, Abb. 21). 2021 diskutierte die Gemeinde Cama im Rahmen geplanter Strasseninstandhaltungsarbeiten den Abriss des Gebäudes als auch des umliegenden Areals und deren anschliessende Überbauung mit einem Parkhaus.¹⁰⁶ Diese Arbeiten wurden jedoch nie realisiert, in einem 2023 veröffentlichten Entwicklungsplan der Gemeinde wird die Sanierung des Bahnhofgeländes als weiterhin aktiv laufendes Projekt genannt.¹⁰⁷ Auch der Bahnhof Lostalio wurde abgesehen von grundlegenden Unterhaltsarbeiten nicht renoviert, er wird heute ebenfalls als potenzielles Lagerhaus designiert sowie administrativ von der Gemeindeverwaltung genutzt. Da er sich jedoch neben dem zwischenzeitlich neu errichteten Schulhaus des Ortes befindet, könnte das Gebäude laut der Gemeinde zukünftig auch für bildungstechnische Zwecke eingesetzt werden, obschon hierfür keine konkreten Pläne vorliegen.¹⁰⁸

Das winzige Häuschen aus Beton in Cabbio dient nur zum Schutz einiger Müllcontainer vor den Gezeiten, aufgrund seiner geringen Grösse als erweiterter Unterstand sowie seiner abgelegenen Positionierung ist die Möglichkeit einer zukünftigen Umnutzung jedoch eher gering.

3.2.3.4 Soazza: «Centro culturale Soazza»

Der Bahnhof Soazza ist eine kleinere Version des bereits gezeigten BM-Stils, das seine Grösse jedoch durch eine einzigartige Umnutzung wettmacht und in der Inventur so besonders heraussticht. Nach der Betriebseinstellung verfiel das leerstehende Gebäude zunächst (s. Abb. 22), bis sich 2008 die Gemeindebibliothek Soazza dem ehemaligen Bahnhof annahm. Die 1982 gegründete Institution war bereits dreimal innerhalb des Dorfes umgezogen, nun wollte man endlich ein eigenständiges Bibliotheksgebäude im Besitz der Gemeinde errichten.¹⁰⁹ Noch im selben Jahr begannen die durch zahlreiche Spender finanzierten Bauarbeiten, welche unter der fachmännischen Aufsicht der Graubündner Denkmalpflege durchgeführt und 2009 abgeschlossen werden konnten.¹¹⁰ Nebst der Restaurierung und Renovation des ursprünglichen Gebäudes kam so auch ein grösserer Anbau hinzu, der den bereits



Abb. 22: Soazza, 2006



Abb. 23: Soazza, 2025

¹⁰⁶ Vgl. laRegione, Cama, rivalorizzazione del sedime ex stazione e nuova strada, 17.03.2021 (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁰⁷ Vgl. Stauffer & Studach Raumentwicklung AG und Gemeinde Cama, Linea guida territoriale comunale – Comune di Cama (Zugriff: 30.11.2025).

¹⁰⁸ Rosa, Ursula, Gemeinsekretärin Lostalio, E-Mail vom 29.10.2025.

¹⁰⁹ Fasani, Edmondo, Sekretär Kulturzentrum Soazza, E-Mail vom 09.09.2025.

¹¹⁰ Siehe centro culturale di circolo meoscco soazza lostalio, Il Centro (Zugriff: 03.12.2025).

abgerissenen Güterschuppen replizierte. 2011 eröffnete schliesslich das «Kulturzentrum Soazza» (s. s. 25, Abb. 23)¹¹¹: Im ersten Stock des alten Bahnhofs brachte man alle Büros unter, im Erdgeschoss finden sich dagegen die Regionalbibliothek Moesa, behindertengerechte Toiletten und ein kleiner Pausenraum. Der Keller beherbergt zudem das Archiv der *Associazione di Testimianze Locale di Soazza* sowie zwei Dauerausstellungen zur Verarbeitung von Wolle und Speckstein. Der neue Trakt enthält die Gemeindebibliothek an sich sowie einen grossen Saal, welcher der Gemeinde für verschiedenste Aktivitäten offensteht. Das Zentrum arbeitet ausserdem mit den Nachbargemeinden Mesocco und Lostallo zusammen, veranstaltet regelmässig Konzerte, Debatten, Buchvorstellungen als auch kleine Aufführungen und organisiert temporäre Ausstellungen oder diverse regionale Kulturprojekte. 2014-2016 arbeitete man beispielsweise die Geschichte der BM auf: Das hierbei archivierte Material und die zugehörige, jährlich wachsende Sammlung stehen der Öffentlichkeit seither frei zur Verfügung.¹¹²

3.2.3.5 Mesocco

Der Bahnhof Mesocco soll gerade wegen seiner ausbleibenden Umnutzung hervorgehoben werden, denn er stellt ein exemplarisches Beispiel für verpasste Chancen dar. Das brachliegende Gelände (s. Abb. 24), auf dem weiterhin zwei zubetonierte Gleise erkennbar sind, liegt zudem knapp hinter dem Ortseingang und sticht so direkt ins Auge, was den Verfall des Bahnhofs weiter hervorhebt. Das Areal setzt sich aus zwei Gebäuden zusammen: Einerseits rechts neben der Strasse das dreistöckige und spitzgiebelige Aufnahmegebäude, andererseits die bereits erwähnte, langgezogene Werkstätte mit angebauter Wohnung, welche entlang eines steilen Hanges errichtet wurde und deren beiden Holztore sich auf der streckenabgewandten Seite befinden. Die meisten Fenster beider Bauten wurden mit Holzplatten überdeckt, durch den Rest kann man nur undeutlich ins Innere der Gebäude blicken. Die heutige Funktion der Werkstätte kann höchstens als Lagerhaus beschrieben werden, einen klaren Nutzen hat der Bahnhof jedoch nicht. Der Gemeinde ist das verlorene Potenzial bekannt: Dennoch setzte sie grosse Projekte in diesem Ortsteil bisher nur direkt hinter dem Gelände um, darunter 2009 eine Zentrale für die lokalen Rettungsdienste und 2018 drei Hallen für den Postbus. Gerade ersteres sollte nur der Beginn eines



Abb. 24: Mesocco, 2025

¹¹¹ Siehe ebenda.

¹¹² Fasani, Edmondo, Sekretär Kulturzentrum Soazza, E-Mail vom 08.09.2025.

grösseren Programms zur Revitalisierung des gesamten Bahnhofs sein, doch aufgrund finanzieller Probleme verliefen sich diese Versprechen. Privatpersonen zeigten ebenfalls Interesse an einer Renovation, doch auch deren Ansätze blieben ergebnislos. 2020 nahm sich letztendlich Mesocco selbst vor, das Areal wieder in ein kommunales Zentrum zu verwandeln.¹¹³ Daraufhin stellte 2022 erneut das Büro Cereghetti & Bruni SA ihre Pläne für das zukünftige Herz des Ortes vor, allerdings kündigte die Gemeinde Anfang 2025 an, zunächst nur das Aufnahmegebäude und den Bahnhofplatz zu sanieren, während besagte Entwürfe beide Bauten umfassen. Konkret sollen auf dem Areal neue Büros für die Gemeindeverwaltung eingerichtet werden, gleichzeitig sind aber auch ein Laden für regionale Produkte sowie ein Café mit gemeinschaftlichem Charakter vorgesehen. Weiter ist die Eröffnung einer kleinen Herberge mit bis zu fünfzehn Betten geplant, zuletzt will man auch einen grossen Konferenzsaal anlegen.¹¹⁴ Bisher blieben diese Projekte zwar nur leere Worte, sollten sie jedoch zeitnah umgesetzt werden, könnte sich Mesocco zweifelsohne einen Spitzenplatz unter den bestgenutzten Lost Places ergattern.

3.3 Leuzigen & Derendingen

3.3.1 Die Bahnstrecke Solothurn – Herzogenbuchsee

Als der Bund 1850 die englischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne¹¹⁵ mit einem umfassenden Bericht zur Planung und Struktur eines «*gesamtschweizerischen Eisenbahnnetz*»¹¹⁶ beauftragte, projektierten diese zwei grosse Hauptverkehrsachsen: Von Basel im Norden nach Lugano im Süden und von Rorschach im Osten nach Morges im Westen, wobei diese Linien entlang ihrer Streckenführung selbstverständlich die wichtigsten Schweizer Städte miteinander vernetzen sollten. Als Schnittpunkt dieser beiden Querverbindungen war das noch aufstrebende Städtchen Olten vorgesehen, welches demnach Anschlüsse nach Solothurn, Basel und Zürich erhalten würde.¹¹⁷

Dieses Konzept wurde alsbald akzeptiert, wäre da nicht ein einziges Problem: Bern, erst vor zwei Jahren als Bundessitz der Schweiz festgelegt, würde laut diesen Plänen nur mittels einer sogenannten Stichbahn von Lyss¹¹⁸ aus eingebunden werden. Dies und regionale Streitigkeiten brachten schliesslich die Eisenbahnkommission des Nationalrates dazu, die Ost-West-Achse neu auf die rechte Aareseite zu verlegen und dafür die Verbindung über die Städte Biel, Lyss und Solothurn aufzugeben. Gerade in Solothurn war der Aufschrei gross: Da die Stadt aus wirtschaftlicher Sicht nicht gerade als relevant erachtet wurde, könnte dies die erste und letzte Gelegenheit sein, sie in eine zukünftige Hauptstrecke des Schweizer Schienennetzes zu integrieren. Kantonsbevölkerung und Regierung waren darum schnell gespalten: Einerseits wollte Olten, allen voran Nationalrat Johann Jakob Trog, den Status als Mittelpunkt beider Achsen um jeden Preis behalten und darum die Schweizerische Centralbahn SCB aus Basel unterstützen, die sich dem Bau der neuen «Hauensteinstrecke» Richtung Olten angenommen hatte, andererseits beharrte man in Solothurn weiter auf eine Bahn durchs «Gäu» und die eigene Stadt.¹¹⁹

¹¹³ Siehe Gemeinde Mesocco, Messaggio municipale al Consiglio comunale, 27.08.2020 (Zugriff: 03.12.2025).

¹¹⁴ Siehe Molinaro, Svelato il progetto del nuovo centro comunale di Mesocco (Zugriff: 03.12.2025).

¹¹⁵ Vgl. Meyer, Wer war Mr. Swinburne? (Zugriff: 24.10.2025).

¹¹⁶ Schutz, Ostalpenbahn (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte, Bd. 37), Chur 2019, s. 23 (Zugriff: 02.12.2025).

¹¹⁷ Vgl. Stephenson und Swinburne, Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten, Tabelle zu s. 61 (Zugriff: 01.12.2025).

¹¹⁸ Vgl. ebenda.

¹¹⁹ Vgl. Heim, Olten und Solothurn im «Eisenbahndrama» von 1852, in: Oltner Neujahrsblätter, Band 65, 2007, s. 24-26 (Zugriff: 02.12.2025).

Nach einigem Hin- und Her sowie mehrerer politischer Intrigen beider Parteien mittels der unlauteren Vergabe von Konzessionen als auch der Beeinflussung von Bahngesellschaften setzten sich schliesslich Olten und die Centralbahn durch: Solothurn musste sich mit einer Zweiglinie über Herzogenbuchsee zufriedengeben, doch selbst diese konnte nur dank der Vermittlung des Bundes und einiger Zugeständnisse an die SCB erreicht werden. 1856 wurde so der Bahnhof Olten sowie die Strecken nach Aarau und Emmenbrücke eröffnet, ein Jahr darauf folgte die Linie nach Herzogenbuchsee und von dort aus wenig später die besagte Verbindung nach Solothurn (s. s. 29, Abb. 25): Ein Anschluss, der gleistechnisch allerdings nur über einen äusserst spitzen Winkel erreicht werden konnte und keine Direktverbindung über Olten erlaubte. Der Streit zwischen den Städten hatte jedoch auch andere Konsequenzen: Die konservativ-demokratische Opposition setzte sich dank des Zwists gegen die bisher liberale Kantonsregierung Solothurns durch, Johann Trog wurde abgewählt und zog als neues Direktoriumsmitglied der SCB nach Basel.¹²⁰

3.3.2 Die Bahnstrecke Solothurn – Büren an der Aare

14 Jahre dauerte es, bis man schliesslich das Konzept einer Gäubahn Olten – Solothurn wieder aufgriff: 1870 wurde erfolgreich ein zugehöriges, 21-köpfiges Komitee gegründet, das hauptsächlich auf der Unterstützung der kleineren Gemeinden des Kantons beruhte und sich schon knapp ein Jahr später zur Vorstellung erster Pläne mit der SCB beriet. Diese zeigte sich grundsätzlich bereit, anstelle eines zuvor konzipierten zweiten Gleises für den 7 Kilometer längeren Herzogenbuchsee-Abzweig den Bau dieser neuen Strecke zu übernehmen. Zudem wollte sie der Schweizerischen Nationalbahn zuvorkommen, welche ebenfalls an der Strecke interessiert war.¹²¹ Wenig später meldete sich jedoch William Napier zu Wort, der Repräsentant des deutschen Bankdirektors Johann Theodor Kuchen- ein Duo, welches als Firma Kuchen & Napier aktiv im Schweizerischen Eisenbahnbau dieses Jahrzehnts mitmischte.¹²²

Der englische Ingenieur schlug eine Erweiterung der Strecke im Sinne der Stephenson-Pläne bis nach Lyss vor¹²³, was von allen Beteiligten wie auch dem Bund positiv aufgenommen wurde, auch dank der hohen landwirtschaftlichen Erträge der Gemeinden entlang dieser verlängerten Linie.¹²⁴ Die Verbindung nach Lyss konnte zudem einfach erreicht werden, da die hierfür notwendige Teilstrecke Lyss – Busswil bereits 1864 als Abschnitt der Linie Biel – Bern¹²⁵ eröffnet worden war. Die Kantonsregierung Solothurns erteilte deshalb wenig später eine Konzession an das Gäubahn-Komitee, welches dank Kuchen & Napier nun unabhängig von der SCB agierte, die Kantonsregierung Berns dagegen lehnte ein entsprechendes Gesuch ab.¹²⁶ Grund hierfür war eines der erwähnten Zugeständnisse an die SCB, welches potenzielle Konkurrenzbahnen «zwischen Jura und Strecke Olten – Herzogenbuchsee – Bern»¹²⁷ verbot. Die SCB knickte jedoch Anfang 1872 ein und verwarf diese Bedingung, woraufhin auch Bern die Konzession erteilen konnte.

¹²⁰ Siehe ebenda, s. 24-26.

¹²¹ Siehe Mittler, Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn, in: Badener Neujahrsblätter, Band 31, 1956, s. 61 (Zugriff: 26.11.2025).

¹²² Vgl. Flatt, 100 Jahre Gäubahn, in: Jahrbuch Oberaargau, Band 19, 1976, s. 161-166 (Zugriff: 02.12.2025)

¹²³ Vgl. ebenda, s. 166.

¹²⁴ Siehe Laubscher, Bahnlinie Solothurn - Lyss 1876 (Zugriff: 02.12.2025)

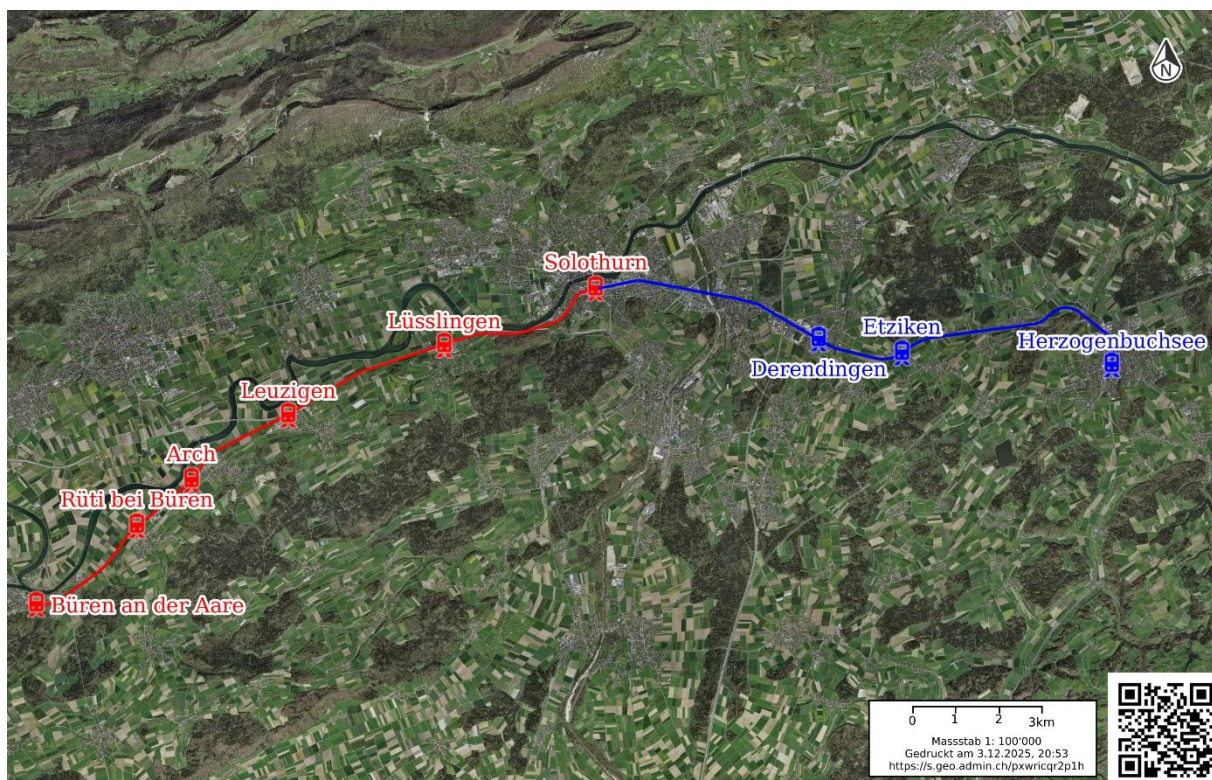
¹²⁵ Vgl. Eisenbibliothek, «Die Eisenbahnbrücke über die Aare bei Busswyl» (Zugriff: 02.12.2025)

¹²⁶ Siehe Flatt, 100 Jahre Gäubahn, in: Jahrbuch Oberaargau, Band 19, 1976, s. 167 (Zugriff: 02.12.2025).

¹²⁷ Ebenda, s. 171.

Ein entsprechender Bauvertrag mit Napier war zwischenzeitlich ebenfalls unterzeichnet worden, weshalb nur noch die genaue Streckenführung ausstand: Bei der Erarbeitung dieser zerstritt sich das Komitee jedoch derart heftig, hauptsächlich aufgrund Uneinigkeiten beim Bahnhofsbau zwischen den Gemeinden Wangen und Wiedlisbach, dass man die geplante Strecke aufgab und letztendlich der SCB überliess.¹²⁸

Diese geriet anschliessend zwar wiederum mit dem Bund aneinander, konnte aber nach Abschluss ihrer Projektierung noch im selben Jahr mit den Bauarbeiten an beiden Ausgangspunkten der Strecke beginnen¹²⁹, welche jedoch eigentlich aus zwei Linien besteht: Denn mit der «klassischen» Gäubahn wird nur das Teilstück zwischen Olten und Solothurn bezeichnet, die Strecke nach Lyss gilt dagegen als Erweiterung der sogenannten Broyetalbahn.¹³⁰ Des Weiteren erhielt Solothurn erst im Rahmen dieser Linie seinen heutigen Bahnhof, damals noch Neu-Solothurn genannt, während Olten um die ikonische Gäubahnbrücke über die Aare erweitert wurde. Die zwei Bauten wurden, obschon sie die Linienführung der gesamten Strecke bestimmten, noch bis in späte Bauetappen kontrovers diskutiert. Am 4. Dezember 1876 konnten nach grossen Anstrengungen und vielen Kompromissen dann endlich beide Linien dem Betrieb übergeben werden (s. Abb. 25), wodurch der Abzweig über Herzogenbuchsee nach fast 20 Jahren schlagartig an Bedeutung verlor. Im Gäutal feierte man währenddessen: Laut Berichten waren auch in den Monaten nach der gross angelegten Eröffnungsfeier die Züge fast immer voll ausgelastet¹³¹, denn nun «konnten die Gäuer endlich mit dem Choli nach Olten auf den Markt fahren»¹³².



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
In collaboration with the cantons

www.geo.admin.ch ist ein Portal zur Einsicht von geolokalisierten Informationen, Daten und Diensten, die von öffentlichen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden
Obwohl die Bundesbehörden mit aller Sorgfalt auf die Richtigkeit der veröffentlichten Informationen achten, kann hinsichtlich der inhaltlichen Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit dieser Informationen keine Gewährleistung übernommen werden. Copyright: Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft. <https://www.admin.ch/gov/de/ist/vertraulich.html>. Falls Daten Dritter abgebildet werden, wird deren Verfügbarkeit durch den Drittanbieter gewährleistet. Es gelten zusätzlich die Bedingungen der entsprechenden Datenherren.
© public.geo.admin.ch, CNES, Spot Image, swisstopo, NPOC

Abb. 25: Streckenkarte Solothurn – Büren a. A. und Solothurn – Herzogenbuchsee

¹²⁸ Ebenda, s. 166-178.

¹²⁹ Ebenda, s. 166-178.

¹³⁰ Vgl. Tanner, Broyetalbahn Kerzers – Büren an der Aare – Solothurn (Zugriff: 02.12.2025).

¹³¹ Vgl. Kissinger, Jubiläumsschrift. 125 Jahre Gäubahn 1876 – 2001, Oberbuchsitzen 2002, s. 3-4, 19 (Zugriff: 02.12.2025)

¹³² Ebenda, s. 6.

3.3.3 Entwicklung und Ende der Bahnstrecken

3.3.3.1 Allgemeine Entwicklungen

Von Interesse für diese Arbeit ist die nach 1876 zur Nebenbahn degradierte Strecke von Solothurn nach Herzogenbuchsee sowie der Abschnitt auf der erweiterten Broyetalbahn zwischen Büren an der Aare und Solothurn. Beide wurden nach diesem bahngeschichtlich turbulenten Anfang erst im Laufe des Jahres 1944 elektrifiziert (s. Abb. 26)¹³³, als die SBB schon 80% ihrer Strecken elektrisch betrieb¹³⁴, und nie doppelspurig ausgebaut.¹³⁵ Dennoch erweiterte man die Linien teilweise: Hinter Büren an der Aare konnte am 1. September 1912 der neue und für damalige Verhältnisse «*exotisch*»¹³⁶ konstruierte Bahnhof Rüti bei Büren eröffnet werden¹³⁷, auf der älteren Linie hatte man zwei Jahre zuvor den Halt Derendingen vergrössert und 1927 die Haltestelle Etziken in Betrieb genommen¹³⁸. Auch installierten die SBB einige Stellwerke entlang der zwei Strecken: 1916 in Lüsslingen, 1917 in Leuzigen, 1920 in Derendingen sowie Arch, 1921 in Inkwil und 1924 in Subingen.¹³⁹



Abb. 26: Büren a. A. nach der Elektrifizierung, 1944



Abb. 27: Büren a. A., kurz vor Streckeneinstellung 1994

3.3.3.2 Das Schicksal der Strecke Solothurn - Herzogenbuchsee

Doch im späten 20. Jahrhundert kündigte sich langsam das Ende der zwei Linien an: Bereits 1978 untersuchten die SBB Vor- und Nachteile der Umstellung auf Busbetrieb entlang der durch die Gäubahn schon lange obsoleten Strecke Solothurn – Herzogenbuchsee¹⁴⁰, 1986 wurde zudem auf beiden Verbindungen das Stationspersonal abgezogen.¹⁴¹ In einer Linienerfolgsrechnung von 1991 konnten die auf der Strecke verkehrenden Züge aufgrund niedriger Passagierzahlen bei Betriebskosten von ca. 1.1

¹³³ Vgl. Tanner, Jurasüdfusslinie Olten – Biel/Bienne (Zugriff: 02.12.2025); Tanner, Broyetalbahn Kerzers – Büren an der Aare – Solothurn (Zugriff: 02.12.2025).

¹³⁴ Vgl. Das Arbeitsbeschaffungs-Programm der SBB, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 123, Heft 17, 1944, s. 193 (Zugriff: 02.12.2025).

¹³⁵ Vgl. Tanner, Jurasüdfusslinie Olten – Biel/Bienne (Zugriff: 02.12.2025); Tanner, Broyetalbahn Kerzers – Büren an der Aare – Solothurn (Zugriff: 02.12.2025).

¹³⁶ Bärtschi, Inventar historischer Bahnhöfe. Rüti bei Büren (Zugriff: 07.12.2025).

¹³⁷ Vgl. Kanton Bern., in: Die Berner Woche in Wort und Bild, Band 2, 1912, s. 295 (Zugriff: 02.12.2025).

¹³⁸ Vgl. Bärtschi, Inventar historischer Bahnhöfe. Derendingen (Zugriff: 02.12.2025).

¹³⁹ Vgl. stellwerke.info, Lüsslingen (Zugriff: 02.12.2025); stellwerke.info, Leuzigen (Zugriff: 02.12.2025); stellwerke.info, Derendingen (Zugriff: 02.12.2025); stellwerke.info, Arch (Zugriff: 02.12.2025); stellwerke.info, Inkwil (Zugriff: 02.12.2025); stellwerke.info, Subingen (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁴⁰ Siehe Künzi, Die Bahn Herzogenbuchsee-Solothurn, in: Jahrbuch Oberaargau, Band 35, 1992, s. 238, unter: e-periodica.ch (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁴¹ Vgl. Bärtschi, Inventar historischer Bahnhöfe. Rüti bei Büren (Zugriff: 07.12.2025).

Millionen Franken nur 300'000 Franken Gewinn erwirtschaften: Es resultierte also ein Defizit von 800'000 Franken, dass die SBB nicht tragen wollte, insbesondere da man bereits in Konkurrenz zu den Busbetrieben Solothurn stand. So entschieden sich die Bundesbahnen 1992 dazu, nach über 20 Jahren erstmals wieder eine Nebenstrecke vollständig auf die Strasse zu verlegen, wenn auch nur vorübergehend. Dieser auf fünf Jahre ausgelegte Versuchsbetrieb erwies sich jedoch nach nur wenigen Monaten sowohl aus wirtschaftlicher Sicht wie aus Kundenperspektive unerwartet erfolgreich, das alternative Angebot wurde kurzerhand beibehalten.¹⁴²

Doch dies war nicht das Ende des Abzweigs, ganz im Gegenteil: Denn nur wenige Jahre später begannen die Arbeiten an der 45 Kilometer langen Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist, welche als eines der grössten Vorhaben des sich seit 1984 in Planung befindlichen SBB-Programmes «Bahn 2000» deutlich schnellere Verbindungen zwischen Zürich und Bern zum Ziel hatte. Auch Solothurn sollte laut späteren Konzepten an diese Hochgeschwindigkeitsstrecke angeschlossen werden, weshalb man die Linie über Herzogenbuchsee reaktivierte, mit einem Tunnel erweiterte¹⁴³ und neu als sogenannte «*Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil*»¹⁴⁴ modernisierte. Zwar ging so der spitzwinklige Anschluss Richtung Herzogenbuchsee verloren, dafür konnte man von Olten aus erstmals über eine den Stephenson-Plänen sehr ähnliche Linienführung nach Solothurn reisen. Allerdings sind für die grösstenteils weiterhin einspurige Strecke nur Fernverkehrszüge vorgesehen, wodurch keiner der Zwischenhalte wiedereröffnet wurde.¹⁴⁵

3.3.3.3 Das Schicksal der Strecke Büren an der Aare - Solothurn

Ähnlich erging es der zunächst gesamten Linie Lyss – Solothurn: Auch diese schrieb Anfang der 1990er rote Zahlen, doch wurde die resultierend vorgeschlagene Einstellung hier nicht ohne weiteres akzeptiert und sogar von der kantonalen Presse angefochten. Paul Romann vom Verkehrs-Club-Schweiz erarbeitete darum im Auftrag der SBB sechs mögliche Optionen für die Zukunft der Strecke. Laut Romann und dem Bund, der sich nun ebenfalls einmischte, sollte die Bedienung des Teilstücks Lyss – Buswil beibehalten werden, zusätzlich empfahl er den Verkauf des verbleibenden Abschnitts Buswil bzw. Büren an der Aare – Solothurn an die Oensingen-Balsthal-Bahn OeBB, was in seinen Augen die ideale Ergänzung des 4 Kilometer langen Stammnetzes der Privatbahn darstellen würde. Die SBB stimmten seiner Studie zwar im ersten Punkt zu, gerade da dem Buswil-Anschluss eine entscheidende Rolle bei der geplanten S-Bahn zukommen sollte, die restliche Strecke konnte jedoch nicht mehr gerettet werden; einzig eine Verlängerung der Züge bis nach Büren a. A. wurde vorgesehen, um den Umstieg auf den Bus zu erleichtern.¹⁴⁶ Die Einstellung der Linie für den Personenverkehr erfolgte schliesslich zum Fahrplanwechsel 1994 (s. s. 30, Abb. 27). Noch im selben Jahr kritisierte der Verkehrs-Club, dass die Passagierzahlen weiter eingebrochen seien und der neue Busbetrieb deutlich ineffizienter als die Eisenbahn sei, was die SBB jedoch in einer knappen Pressemitteilung abschmetteten.¹⁴⁷ 2003 wurde die Strecke auch für den Güterverkehr durch den Bundesrat offiziell auf gesamter Länge stillgelegt¹⁴⁸ und anschliessend rückerlektifiziert. Zwei bahntechnische Nutzungszwecke verblieben: Einerseits von Dieselloks

¹⁴² Siehe Mathys, Der Bus hat der Bahn die Schau gestohlen, in: Der Bund, Nr. 116 vom 21. Mai 1993 (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁴³ Vgl. Rentsch, Goldener Nagel und Monsterkräne, in: Jahrbuch Oberaargau, Band 47, 2004, s. 233-234 (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁴⁴ Ebenda, s. 233.

¹⁴⁵ Siehe Willen und Ehrbar, Herzogenbuchsee – Inkwil (SBB) (Zugriff: 02.12.2025)

¹⁴⁶ s.n., ÖBB will halb so teuer wie die SBB Zug fahren, in: Der Bund, Nr. 248 vom 23. Oktober 1993, s. 30 (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁴⁷ Vgl. Gaudy, «Es ist eingetroffen, was wir prophezeit haben», in: Bieler Tagblatt, Nr. 293 vom 15. Dezember 1994, s. 21 (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁴⁸ Siehe UVEK, Bahnstrecke [...] und Büren a.A. – Solothurn offiziell stillgelegt (Zugriff: 24.10.2025).

gezogene Überführungszüge an die SBB-Cargo der Thommen+Furler-AG aus Rüti¹⁴⁹, andererseits Dampffahrten zwischen Arch und Büren a. A. der Dampfbahn Bern, welche die Strecke von den SBB gepachtet hatte. Diese historischen Fahrten mussten 2015 allerdings wieder eingestellt werden, nachdem eine Kommission des Bundesamts für Verkehr den Zustand einer Brücke in Büren a. A. sowie weitere Altersschäden an der Infrastruktur bemängelt hatte, deren Reparaturkosten auf mehrere 100'000 Franken geschätzt wurden. Weder Verein noch SBB wollten diese Instandhaltungsarbeiten übernehmen, zudem sei der bestehende Pachtvertrag laut der BAV-Kommission generell rechtswidrig.¹⁵⁰ Ein ETH-Student veröffentlichte 2019 eine kritische Beurteilung des Stilllegungsentscheids, diese kam jedoch ebenfalls zum Schluss, dass eine Sanierung und Reaktivierung der Linie nicht sinnvoll wäre.¹⁵¹ 2024 meldeten die SBB, man wolle bis 2027 die Schienen zwischen Büren a. A. und Rüti abreißen und das Trassee renaturieren¹⁵², was das definitive Aus für die alte Napier-Strecke bedeutete.

3.3.4 Gebäude und Erinnerungen

3.3.4.1 *Verschwundene Halte: Inkwil und Subingen*

Der Bahnhof Subingen wurde für ein Ausweichgleis der Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil abgerissen, für eine moderne Unterführung erteilte den Bahnhof Inkwil das gleiche Schicksal.

3.3.4.2 Rüti bei Büren, Arch und Lüsslingen

Kurz nach der Entlassung des Stationspersonals 1986 (s. Abb. 28) kaufte die Gemeinde Rüti bei Büren ihren Anfang des 20. Jahrhunderts hart erarbeiteten Bahnhof selbst. Nach äusseren wie inneren Sanierungsarbeiten richtete man im Obergeschoss eine Dreizimmerwohnung ein; die Räumlichkeiten unten werden als Sitzungszimmer und Archiv verwendet sowie für diverse Kunstaktivitäten zur Verfügung gestellt (s. Abb. 29). Bis zu ihrer Einstellung durfte zudem die Dampfbahn Bern den Bau in dessen ursprünglichen Sinne als Haltepunkt nutzen.¹⁵³ Auch der ehemalige Bahnhof Arch wird inzwischen als Wohnfläche verwendet, bis 2021 lebte hier mindestens eine Privatperson.¹⁵⁴ Das Gebäude des Bahnhof Lüsslingen konnte ebenfalls nach der Betriebseinstellung Ende der 90er-Jahre umgenutzt werden. Heute befinden sich hier Wohnung, Atelier als auch Geschäftsstelle von Priska Leibundgut und Ursula Glauser. Frau Leibundgut verkauft vor Ort nicht nur ihre Buchfaltkunst¹⁵⁵, sie ist zudem als Geschäftsführerin der Firma «Glauser-Burgen» tätig, welche mit Frau Glauser als Inhaberin Hüpfburgen und Rollbahnen für Kinder vom alten Bahnhof aus vermietet.



Abb. 28: Rüti bei Büren, 1986



Abb. 29: Rüti bei Büren, ca. 2020

¹⁴⁹ Siehe Willen und Ehrbar, Solothurn – Büren an der Aare (SBB) (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁵⁰ Vgl. Toggweiler, Sicherheit nicht gewährleistet: Dampfzug findet nicht mehr statt (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁵¹ Vgl. Sinner, Prof. Dr. Weidmann und Dr. Rieder, Wiedereröffnung Solothurn – Büren a. A. (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁵² Siehe Marti, Informationsveranstaltung [...] Aufwertungsprojekt Bahntrasse Büren-Rüti (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁵³ Siehe Eggli, Der Bahnhof (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁵⁴ Vgl. SHAB, Mutation Brandwerk GmbH (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁵⁵ Vgl. Leibundgut und Glauser, Bahnhof Atelier (Zugriff: 24.10.2025).

3.3.4.3 Leuzigen: Der «Gheimtipp»

Der Bahnhof Leuzigen wird von allen ehemaligen Stationen zwischen Büren a. A. und Solothurn wohl am gesellschaftlich sinnvollsten weitergenutzt. Er blieb nach der Betriebseinstellung (s. Abb. 30) länger in SBB-Besitz und verkümmerte langsam, bis 2009 This und Sabrina Schwendimann das Gebäude aufkauften und während drei Jahren durch das Unternehmen baupunktbern¹⁵⁶ kernsanieren liessen, um hier ein Restaurant zu eröffnen. Gastronomische Bekanntheit hatte das Paar bereits zuvor durch ihr Projekt «Chuchi auf Rädern» erlangt: Mit einer ehemaligen Feldküche und «*einem langen Tisch aus Massivholz*»¹⁵⁷ waren sie durch die Schweiz gezogen, um im ganzen Land Menschen kulinarisch zu verwöhnen. Der ehemalige Bahnhof Leuzigen bot ihnen nun jedoch die Möglichkeit, sich niederzulassen und ein eigenes Lokal zu gründen. Der erwähnte Tisch bildete auch hier den Mittelpunkt des Esszimmers und beschränkt so die Gästezahl auf maximal 14 Personen. 2012 eröffnete schliesslich der «Gheimtipp – der Essbahnhof» (s. Abb. 31), serviert werden heute von Mittwoch bis Samstag exklusive Vier- oder Siebengangmenüs. 2016 übernahmen Beat Wyss und Steven Moy als Gastgeber respektive Koch das Gewerbe, die Schwendimanns zogen sich als Inhaber in den Hintergrund zurück.¹⁵⁸ Zudem vermietet man in den oberen Stockwerken mittlerweile vier Hotelzimmer, die nach ikonischen Zügen benannt wurden, genauer gesagt der Glacier- und Orient-Express, das Krokodil sowie der rote Pfeil, weiterhin steht in der ehemaligen Schalterhalle heute auch der Empfangsschalter.¹⁵⁹ Gleichzeitig finden in einem dem «Gheimtipp» zugehörigen Festzelt verschiedene kulturelle Anlässe wie Konzerte oder Shows statt, obschon nur bei genügend Reservationen am langen Tisch die Küche aufgewärmt wird.¹⁶⁰



Abb. 30: Leuzigen, 1993, wenige Monate vor der Betriebseinstellung



Abb. 31: Leuzigen, 2017, als „Gheimtipp“ kaum wiedererkennbar

3.3.4.4 Etziken

Für die Ausbaustrecke Solothurn – Wanzwil wurden im Bereich Etziken Schienen und Infrastruktur nicht nur modernisiert, sondern entlang einer begradigten Linienführung völlig neu verlegt. So befindet sich der ehemalige Bahnhof heute, einige Dutzend Meter vom neuen Trasse entfernt, auf einer als Parkplatz verwendeten Schotterfläche. Genutzt wird das etwas einsame Gebäude als Wohnhaus in privater Hand¹⁶¹, bis 2019 war an dessen Adresse zudem die anschliessend liquidierte Planetron-AG zur Werkzeugherstellung registriert.¹⁶² Auch verfällt etwas abseits des Baus ein alter Einheitswagen I, der durch die neuen Bahnhofsbesitzer nach Fertigstellung der Ausbaustrecke auf einem nachträglich im Boden versenkten Gleis abgestellt wurde.¹⁶³

¹⁵⁶ Vgl. baupunktbern, Alter Bahnhof (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁵⁷ Flückiger, Der lange Tisch ist bis heute geblieben (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁵⁸ Siehe ebenda.

¹⁵⁹ Vgl. Von Arx, An diesem «Gheimtipp» ist nichts geheim (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁶⁰ Vgl. Flückiger, Der lange Tisch ist bis heute geblieben (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁶¹ Jäggi, Caroline, Gemeindeschreiberin Etziken, E-Mail vom 29.10.2025.

¹⁶² Vgl. SHAB, Mutation Planetron AG, Etziken (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁶³ Jäggi, Caroline, Gemeindeschreiberin Etziken, E-Mail vom 29.10.2025.

3.3.4.5 Derendingen: Das «Srignags»

Der Bahnhof Derendingen sticht ebenfalls mit seiner gesellschaftlich äussert sinnvollen Weiternutzung heraus. 1990 traf der eigentlich auf französische Küche spezialisierte Koch Sebi Singh auf der Durchreise nach Kanada in der Solothurner Gastronomie seine zukünftige Frau Regula Steinemann, für die er kurzerhand in der Schweiz blieb. Hier fragte man ihn wiederum wenig später, ob er auch indische Gerichte zubereiten könnte, woraus sich nach anfänglichen Vorbehalten ein kleiner Catering-Service in der Wohnung der beiden entwickelte. Nach der Geburt ihrer zwei Kinder zog das Paar nach Derendingen, doch auch hier reichten bald Zeit und Platz für ihren schnell wachsenden Betrieb nicht mehr aus. So erfüllte sich Herr Singh schliesslich gemeinsam mit seiner Ehefrau den langjährigen Traum, ein eigenes Restaurant zu gründen: Der alte Bahnhof Derendingen (s. Abb. 32) stellte sich nach anstrengenden Umbauarbeiten als perfektes Gebäude für ihr Vorhaben heraus, und am 20. Mai 2005 konnte das nach zwei indischen Propheten benannte «Srignags» feierlich eröffnet werden. Anfangs führten die Singhs nebenbei auch ein Bed-and-Breakfast; nach der Erweiterung ihres Lokals um den Take-Away-Betrieb «Golden Papaya» (s. Abb. 33) wurde dieses Angebot jedoch eingestellt, um sich ganz auf das Restaurant zu fokussieren, das laut dessen Gründern einen besonderen Wert auf Herzlichkeit und Offenheit legt.¹⁶⁴ Nach 20 Jahren und der erfolgreich überstandenen Pandemie reichten die Singhs im Juni 2025 schliesslich das Zepter an ihre langjährige Mitarbeiterin Jelena Nikolic weiter, die neu Inhaberin des Lokals ist.¹⁶⁵



Abb. 32: Derendingen, 1991



Abb. 33: Derendingen, nach Renovation und mit Anbau

3.4 Elm

3.4.1 Die Sernftalbahn

Die Informationen der ersten beiden Unterkapitel wurden, insofern nicht anders vermerkt (s. Fussnoten) diesem Werk entnommen: Waldburger, Hans und Aeschlimann, Jürg, Sernftalbahn. Schwanden-Elm, Leissigen 2005. In den Fussnoten sind daher nur die Seitenzahlen für den jeweiligen Abschnitt angegeben, aus dem die festgehalten stammen (Zitate separat).

Auch im Sernftal inspirierten die grossen normalspurigen Bahnen die lokale Bevölkerung, sich für eine eigene Nebenstrecke auszusprechen. Hier war es die 1879 eröffnete Erweiterung der NOB-Strecke Ziegelbrücke – Glarus Richtung Linthal, die diesen Impuls auslöste: Erste Pioniere verlangten beim Bau dieser bereits die optimale Positionierung des Bahnhof Schwanden, um die Konstruktion zukünftiger Zweiglinien von hier aus zu erleichtern. Frühe konkrete Pläne für eine solche Sernftalbahn liess anschliessend der Ständerat und Industrielle Leonhard Blumer 1884 durch zwei hochkarätige Ingenieure aus dem Kanton Zürich ausarbeiten, darunter der bundesweit bekannte SLM-Direktor Charles Brown. Die von den beiden projektierte Linie stellte Blumer wiederum 1889 während einer ersten Volksversammlung vor, welche nun voller Enthusiasmus ein Initiativkomitee mit 21 Mitgliedern wählte.

¹⁶⁴ Siehe Von Däniken, 15 Jahre Restaurant Srignags (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁶⁵ Siehe Von Däniken, Nach 20 Jahren übergeben R. und S. Singh an langjährige Mitarbeiterin (Zugriff: 24.10.2025).

Dieses beauftragte daraufhin erneut Gysin mit der Erstellung ausführlicher Pläne, welche nach ihrer Fertigstellung eine elektrische Strassenbahn inklusive eigenem Kraftwerk für 2.18 Millionen Franken vorsahen.¹⁶⁶

Der Bundesrat erteilte eine entsprechende Konzession für die Linie am 25. Juni 1892, doch trotz anfänglicher finanzieller Sicherheit sah sich die Bahn bald ersten Problemen gegenüber. Konflikte mit den Gemeinden und kaum Abnehmer für die zukünftig überschüssige Energie liessen das Projekt Anfang 1894 zum Stillstand kommen, auch die behelfsmässige Übertragung der Konzession an die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) half nicht weiter. Drei Jahre später übernahm das Komitee wieder selbst den Bau, und obschon die Konzession 1902 bereits zum dritten Mal verlängert worden war, liess man kurzerhand durch einen weiteren Zürcher Ingenieur namens Johann Keller neue Pläne anfertigen. Zwei herangezogene Bahnexperten kritisierten zwar in ihren Gutachten Teile dieser neuen Linienführung (s. s. 36, Abb. 35), dennoch stimmte das Komitee dem 1.6 Millionen Franken teuren Bauvorhaben im Rahmen der offiziellen Gründung der *Aktiengesellschaft Sernftalbahn* (SeTB)¹⁶⁷ am 15. August 1903 zu.¹⁶⁸



Abb. 34: Eröffnungsfeier in Engi-Vorderdorf

Im Jahr darauf akzeptierte die bereits mit dem Projekt vertraute MFO, die gesamte Strecke sowie die zugehörige Infrastruktur für 1.32 Millionen Franken bereitzustellen; die Inbetriebnahme legte man auf Anfang Juli 1905 fest. Im Gegensatz zur Bellinzona-Mesocco-Bahn sicherte sich die Bahngesellschaft jedoch bereits jetzt gegen nachträgliche Forderungen des Unternehmens ab. Trotz der holprigen Anfänge der Bahnlinie verliefen die Arbeiten nach Baustart im März 1904 ohne grössere Zwischenfälle, auch dank der Aufsicht des überaus am Erfolg des Projekts interessierten Ingenieurs Keller. Folglich war die Linie zum projektierten Datum bereits vollständig fertiggestellt, allerdings fehlte weiterhin das bei der deutschen Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg bestellte Rollmaterial. Aufgrund eines Streiks konnte dieses erst Ende des Monats geliefert werden, weshalb die Bahngesellschaft prompt Entschädigungszahlungen von der MFO verlangte. Mit leichter Verspätung nahm die Strecke nach Prüfung durch das Eisenbahndepartement schliesslich am 7. August 1905 den Betrieb für den Personen- und am 4. September auch für den Güterverkehr auf. Der mittlerweile schwerkranke Leonhard Blumer verstarb leider wenige Wochen nach der offiziellen Eröffnungsfeier (s. s. 35, Abb. 34), er konnte zumindest noch die

¹⁶⁶ Vgl. s. 10-11.

¹⁶⁷ Vgl. Verein Sernftalbahn, SeTB-Geschichte (Zugriff: 24.10.2025).

¹⁶⁸ Siehe s. 11-12.

Fertigstellung «seines» Projektes miterleben. Mit einer Streckenlänge von 14 Kilometern, 13 davon auf öffentlichen Strassen, verband die Sernftalbahn nun erfolgreich die Ortschaften zwischen Elm und Schwanden, wo der vor fast drei Jahrzehnten geplante Anschluss an den SBB-Bahnhof bestand.¹⁶⁹

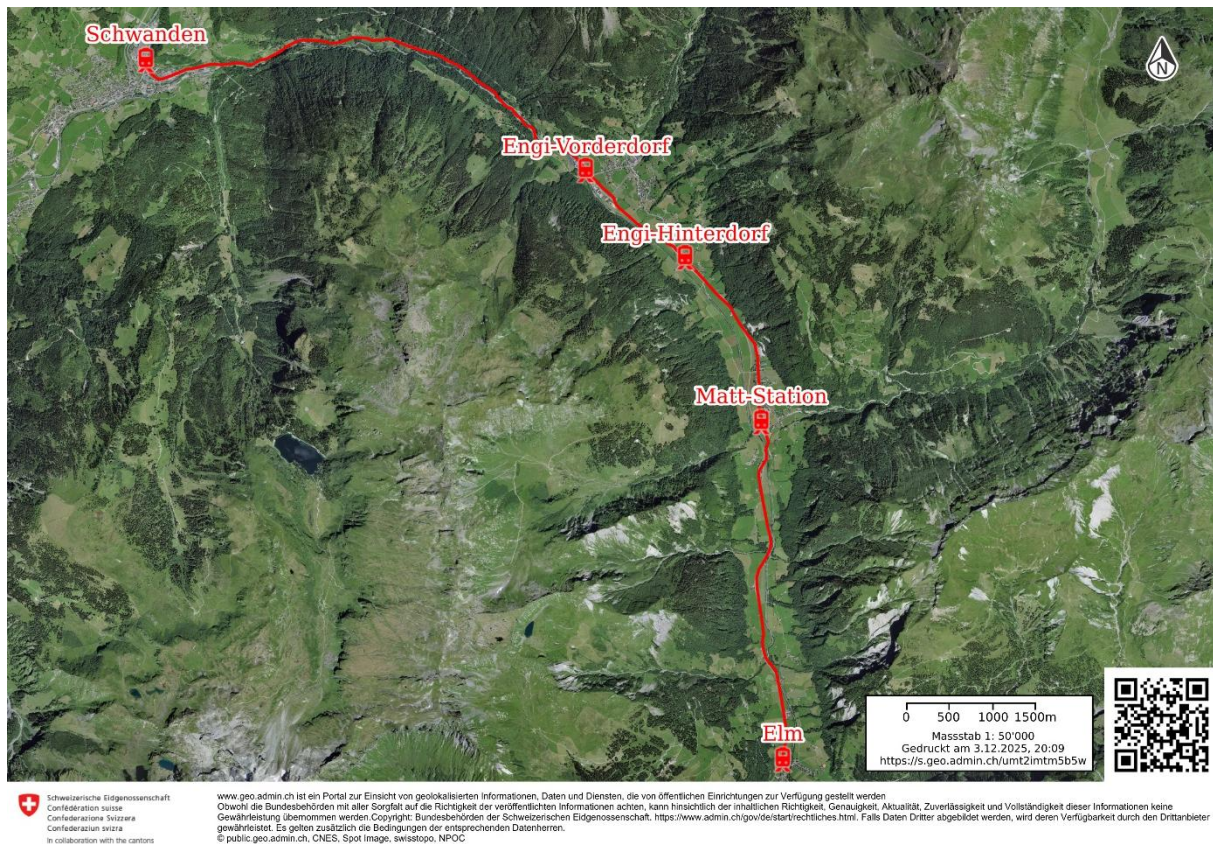


Abb. 35: Streckenkarte der Sernftalbahn

3.4.2 Entwicklung und Ende der Bahnstrecke

Die Sernftalbahn verliess sich bereits seit Betriebsbeginn auf den Tourismus als Haupteinnahmequelle, doch gerade in den ersten Jahren nach der Eröffnung stagnierte dieser infolge schlechten Wetters, wirtschaftlicher Missstände und der Maul- und Klauenseuche. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs schmälerte ebenfalls den Profit der Bahn, obwohl man dank Schottertransporten mittlerweile auch im Güterverkehr Gewinn erzielen konnte. Erst ab 1919 erholte sich die Linie langsam wieder, bis Ende der Zwanziger verzeichnete sie fast jedes Jahr steigende Passagierzahlen. 1930 war schliesslich ein Höhepunkt für die SeTB, die Wirtschaftskrise liess daraufhin den Personenverkehr trotz attraktiver Angebote einbrechen. In diesen Jahren wurde erstmals der Ersatz der Linie zugunsten eines möglichen Strassenausbaus diskutiert, sogar die Bahngesellschaft selbst erhoffte sich kurzfristig hohe Einnahmen durch den mit solchen Bauarbeiten einhergehenden Güterverkehr. 1939 berief der Kanton Glarus eine Expertenkommission ein, die sich der Zukunft der Bahn aus drei Perspektiven widmen sollte: Einerseits die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs, die Umstellung auf Trolleybus oder aber die vollständige Einstellung zugunsten eines Autobusbetriebs.¹⁷⁰

Der infolge des zweiten Weltkriegs reduzierte Transport per Lastwagen und Auto brachte der Strecke daraufhin kurzzeitig wieder neue Hoffnung: 1947 und 49 konnten erstmals über 300'000 Passagiere befördert werden, der inzwischen abgeschlossene Expertenbericht sprach sich allerdings gegen den Bahnbetrieb und für den Trolleybus aus. Erst eine weitere, von der SeTB in Auftrag gegebene Beurteilung garantierte vorerst den Erhalt und die teilweise Sanierung der Bahn. So stabilisierte sich

¹⁶⁹ Siehe s. 13, 16-18.

¹⁷⁰ Siehe s. 18-23, s. 30.

auch der Personenverkehr wieder, allerdings verlagerte sich der Güterverkehr ab 1959 nach einigen letzten lukrativen Aufträgen für die Bahngesellschaft 1954 und 1955 langsam von der Schiene auf die Strasse. Die Umstellung wurde erneut aufgrund eines geplanten Panzerwaffenplatz in Elm aufgegriffen, der unter Umständen schienenfreie Zufahrtsstrassen benötigen würde. Die jahrelang ziellosen Verhandlungen bewegten die Gesellschaft schliesslich dazu, das EAV um finanzielle Unterstützung zu bitten: Dieses sprach jedoch ein unerwartetes, aber in dieser Zeit nicht unübliches Machtwort und forderte am 29. Juli 1964 den definitiven Wechsel zu Trolley- oder zumindest Autobusbetrieb.¹⁷¹

Im Gegenzug versprach der Bund jedoch, zwei Drittel der resultierenden Kosten zu übernehmen, was die nach weiteren Beratungen am 16. Februar 1967 im Schatten finanzieller Probleme abgehaltene Abstimmung schon im Voraus entschied. Ein entsprechender Vertrag, welcher der SeTB einen unabhängigen Autobusbetrieb garantierte, wurde wenig später ebenfalls ausgearbeitet, allerdings erst nachdem die SeTB sowohl einen Vorschlag der Post und ihrer Postbusse als nun auch den Trolleybus abgelehnt hatte. Nach langwierigen Vorbereitungen schlug die letzte Stunde der Bahn schliesslich Ende Mai 1969: Am 24. des Monates fand eine gut besuchte Abschiedsfeier statt, eine Woche später dann die letzten, ausnahmsweise kostenlosen Fahrten. Der Abbruch der Gleisanlagen und Fahrleitungen erfolgte kurz darauf ebenfalls, zwischen Juni und August arbeiteten gleich mehrere Privatfirmen an diesem Auftrag. Zuletzt folgte die formelle Umstrukturierung der SeTB zur heutigen Autobetrieb Sernftal AG, die anschliessend einen weitestgehend den früheren Betrieb deckenden Fahrplan garantieren konnte.¹⁷²

3.4.3 Gebäude und Erinnerungen

3.4.3.1 *Verschwundene Halte*

Alle Stationen der Sernftalbahn mit Aufnahmegebäude haben bis heute überlebt, allerdings bediente sie auch einige Halte ohne nennenswerte Infrastruktur, welche mittlerweile verschwunden sind. Dazu zählen, abgesehen von Schwanden, wo die SeTB den SBB-Bahnhof mitbenutzte: Au, Soolstrasse, Warth, Höfliegg, Engi-Dörfli, Matt-Dorf, Au/Matt, Meissenboden und Schwendi.¹⁷³

3.4.3.2 *Engi-Vorderdorf, Engi-Hinterdorf und Matt-Station*

Der Bahnhof Engi-Vorderdorf wurde nach der Einstellung der Sernftalbahn zunächst durch die Autobetrieb Sernftal AG als Firmensitz und Bürogebäude genutzt.¹⁷⁴ Auf dem dahinterliegenden Gelände, wo sich eine Remise der SeTB befand (s. Abb. 37), errichtete das Unternehmen anschliessend ein neues Busdepot mit Anbau, in dem sich die heutigen Büros befinden. 2009 bis 2022 beherbergte der Güterschuppen des Bahnhofs zudem das Museum des Vereins Sernftalbahn (vgl. 3.4.4.2).



Abbildung 36: Triebwagen in Matt-Station



Abbildung 37: Triebwagen in Engi-Vorderdorf, vor der Remise

¹⁷¹ Siehe s. 31-38.

¹⁷² Siehe s. 38-47.

¹⁷³ Vgl. Waldburger und Aeschlimann, Sernftalbahn, s. 49-62.

¹⁷⁴ Vgl. Autobetrieb Sernftal AG, Impressum (Zugriff: 29.11.2025).

Der Bahnhof Engi-Hinterdorf war in den ersten Stock des dortigen Gasthauses Sonne integriert, das in dieser Form bis heute besteht und bis zuletzt renoviert wurde¹⁷⁵, nun aber geschlossen ist.¹⁷⁶ Gleiches gilt für den Bahnhof Matt (s. s. 37, Abb. 36): Dieser war hier Teil des Gasthaus Elmer, welches 2023 geschlossen und zum Verkauf ausgeschrieben wurde.¹⁷⁷

3.4.3.3 Elm und der Verein Sernftalbahn

2006 wurde der Verein Sernftalbahn von Ernst Bobby Leutwiler zugunsten der «*Erhaltung und Pflege des Erbes der SeTB*»¹⁷⁸ gegründet. Eine erste Generalversammlung konnte 2007 im ehemaligen Stationsbüro des Bahnhofs Engi-Vorderdorf abgehalten werden, welches neu das Sitzungszimmer des Vereins wurde. Noch im selben Jahr bot die Autobusbetrieb Sernftal AG an, dem Verein für ein zukünftiges Museum auch den Güterschuppen zu überlassen. Bis 2008 bereiteten die Vereinsmitglieder diesen für den musealen Betrieb vor, unter anderem durch eine Grundreinigung und einen neuen Anstrich.¹⁷⁹ 2009 konnte das Museum schliesslich nach offizieller Zeremonie und Ansprache Leutwilers eröffnet werden.¹⁸⁰ Präsentiert wurde eine erste, anschliessend jährlich wechselnde Ausstellung. 2012 konnte zudem eine kleine Modelleisenbahn eingeweiht werden¹⁸¹, in den Sommermonaten ab 2015 betrieb man zusätzlich eine Gartenbahn.¹⁸² Gleichzeitig bemühte sich der Verein seit 2010, Originalfahrzeuge der Sernftalbahn in ihre Heimat zurückzuholen: Hierfür verlegte man neben dem Museum ein kleines, später überdachtes Gleisstück.¹⁸³ Auf diesem konnten zunächst zwei alte Güterwagen aus der Region abgestellt werden, die verbliebene Front eines weiteren Wagens platzierte man vor den Eingang des Museums.¹⁸⁴ Ebenfalls 2012 wählte man Vereinsmitglied Köbi Keller zum «Projektleiter Rückholaktion Triebwagen»: Denn das Transportunternehmen Stern & Hafferl war auf der Attergaubahn in Österreich noch in Besitz zweier ehemaliger SeTB-Triebwagen, die sich nun langsam dem Ende ihrer Betriebszeit näherten und welche sich der Verein aneignen wollte.¹⁸⁵

2013 konnte man sich mit den Betreibern der Attergaubahn bei einem Vereinsbesuch dieser persönlich austauschen. 2014 bis 2016 fokussierte man sich auf die Finanzierung des knapp 100'000 Franken Rücktransports inklusive Sanierung, zudem steuerten verschiedenste Bahnunternehmen die benötigten Ersatzteile bei. Am 10. September 2016 wurden die beiden Triebwagen schliesslich ausrangiert, knapp drei Wochen darauf transportierte man den ersten nach Elm, wo die AS dem Verein mangels Platzes in Engi-Vorderdorf ein weiteres Abstellgleis angeboten hatte. Der andere Triebwagen wurde Anfang 2017 zu einer professionellen Fachwerkstätte in Rumänien überführt und nach dortiger Aufarbeitung im Juli ebenfalls nach Elm gebracht.¹⁸⁶ Zwischenzeitlich hatte der Verein auf der Generalversammlung desselben Jahres, die bestbesuchte der Vereinsgeschichte, das Projekt «Elm 2020» vorgestellt. Dieses Projekt sah die Verlegung des Museums in den alten Bahnhof Elm vor, zudem wollte man anschliessend

¹⁷⁵ Vgl. Glarnerland, Restaurant Sonne Engi (Stand: 15.08.2025, Zugriff: 29.11.2025).

¹⁷⁶ Vgl. Glarnerland, Restaurant Sonne Engi (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁷⁷ Google Street View, für: Trämligen 68, 8766 Matt (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁷⁸ Verein Sernftalbahn, Homepage (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁷⁹ Siehe Verein Sernftalbahn, Vereinsgeschichte (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸⁰ Vgl. Huber, Sernftalbahn-Nostalgie in Engi, 27.04.2009 (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸¹ Vgl. Verein Sernftalbahn, Vereinsgeschichte (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸² Vgl. Verein Sernftalbahn, die Entwicklung des Vereins Sernftalbahn (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸³ Vgl. Enz, Feldmann, Kohler und Kull, Die Rettung der Sernftaler – Chronologie (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸⁴ Siehe Verein Sernftalbahn, Vereinsgeschichte (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸⁵ Siehe Enz, Feldmann, Kohler und Kull, Die Rettung der Sernftaler – Chronologie, in: Sernftal-Magazin, Ausgabe 2017 (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸⁶ Siehe ebenda.

die frühere Gleisanlage der Station rekonstruieren als auch die bestehende Remise sowie das dortige AS-Busdepot¹⁸⁷ wieder für den Bahnbetrieb nutzen.¹⁸⁸

Nach Abschluss der entsprechenden Verträge mit der AS begannen die Aussenarbeiten am Bahnhof Elm, für die projektierte Gleisanlage lancierte man eine Spendensammelaktion. 2019 konnten erste Gleise im ehemaligen Busdepot verlegt werden, anschliessend stellte man dort die beiden Triebwagen unter. 2020 bremste die Corona-Pandemie Verein und Museum aus, aber durch die Übernahme des AS-Archives und den Einbau einer ersten Weiche in Elm wurden zumindest Teilerfolge erzielt. 2021 folgten ein Depotfest sowie die Anschaffung eines dieselbetriebenen RhB-Rangiertraktors nebst der Fertigstellung der Sanierung des Stationsgebäudes. Am 28. Mai 2022 konnte schliesslich das zweite Sernftalbahnmuseum in Elm eröffnet werden (s. s. 40, Abb. 29), diesmal mit der Dauerausstellung «Ein Bergtal in Bewegung». Das alte Museum schloss daraufhin, auch die dort abgestellten Güterwagen sowie die Gartenbahn wurden nun nach Elm transportiert.¹⁸⁹ Nach administrativen Verzögerungen konnte 2024 bis 2025 der erste Wagenunterstand in Engi-Vorderdorf ebenfalls nach Elm versetzt werden.¹⁹⁰ Im August 2025 wurde die Gleiseinlage weiter vervollständigt, 2026 sollen die letzten Schienen vor dem Depot sowie neben der Remise verlegt werden.¹⁹¹



Abb. 38: Das Sernftalbahnmuseum in Elm, 2025



Abb. 39: Der erste Triebwagen wird in Elm aufgestellt

¹⁸⁷ Vgl. Verein Sernftalbahnmuseum, die Entwicklung des Vereins Sernftalbahnmuseum (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸⁸ Siehe Südostschweiz-Redaktion, Verein Sernftalbahnmuseum: Ja zum Projekt «Elm 2020» (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁸⁹ Siehe Verein Sernftalbahnmuseum, die Entwicklung des Vereins Sernftalbahnmuseum (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁹⁰ Siehe Enz, Umzug Wagenunterstand nach Elm, 05.06.2025 (Zugriff: 29.11.2025).

¹⁹¹ Siehe Enz, Endspurt Gleisbau in Elm, 07.09.2025 (Zugriff: 29.11.2025).

3.5 Zürich Letten

3.5.1 Die Bahnstrecke Zürich Hauptbahnhof – Zürich Letten – Zürich Stadelhofen

Am 30. April 1871 wurde im Meilener Restaurant Löwen die *Gesellschaft für Begründung der rechtsufrigen Zürichseebahn* ins Leben gerufen. Diese verschrieb sich der Konstruktion einer normalspurigen Strecke von Zürich nach Rapperswil, nachdem zuvor Entwürfe für ein Pferdetransportmittel entlang des Zürichsees jahrelang unbeachtet blieben.¹⁹² Die Konzession für die geplante Strecke erhielt das Initiativkomitee am 20. Juli 1871¹⁹³, woraufhin es die bereits erwähnte Firma Kuchen & Napier mit dem tatsächlichen Bau der Bahnlinie beauftragte. Geliefert wurden vom wenig später insolventen Unternehmen jedoch nur die Schienenschwellen, weshalb man sich gezwungen sah, einen neuen Partner zu suchen¹⁹⁴. Noch unter der Leitung Alfred Eschers übernahm schliesslich die Schweizerische Nordostbahn 1873 vertraglich die Schirmherrschaft über das Projekt.¹⁹⁵ In den nächsten drei Jahren wurden mehrere Pläne für die Streckenführung vorgelegt, die allerdings nicht immer positiv aufgenommen wurden. Neben etwaigen Reibereien zwischen den Gemeinden entlang des Seeufers, was Zuteilung und Positionierung der beschränkten Anzahl neuer Bahnhöfe anging¹⁹⁶, stellte sich besonders der Bauabschnitt innerhalb der Stadt Zürich als problematisch dar, genauer gesagt die Verbindung der «Rechtsufrigen» mit dem Hauptbahnhof.

Die anfangs hierfür vorgesehenen Baupläne des Kantonsingenieurs Kaspar Wetli hätten das heutige Stadtbild massgeblich verändert (s. s. 41, Abb. 41): Von Tiefenbrunnen aus sollten Schienen oberirdisch zu einem zusätzlich konzipierten Bahnhof auf dem Sechseläutenplatz führen, anschliessend wäre eine neue Eisenbahnbrücke über die Limmat in Richtung des heutigen Bürkliplatz nötig gewesen. Hier hätte man schliesslich beim alten Bahnhof Enge Anschluss an die Gleise der linksufrigen Zürichseebahn gefunden, die via Wiedikon bereits bis zum Hauptbahnhof verlegt worden waren. Tatsächlich entstanden erst durch die Opposition dieser äusserst kontroversen Teilstrecke Arnold Bürklis Pläne für die heute unverzichtbare Quaibrücke und Quaianlage, doch mussten zuvor über 2000 Demonstranten gegen den «eisernen Ring»¹⁹⁷ der NOB protestieren, bevor die Bahngesellschaft das Vorhaben überdachte.¹⁹⁸

Die Linienführung zwischen Tiefenbrunnen und einem jetzt definitiven Bahnhof Stadelhofen konnte zwar schnell geklärt werden, doch für den letzten Abschnitt zum Hauptbahnhof wurden weiterhin zwei Alternativen in Betracht gezogen. In beiden Fällen sollte von Stadelhofen aus ein neuer Zürichbergtunnel bis zum heutigen Central ausgehoben werden: Der pragmatischere Ansatz sah vor, Limmat und Bahnhofplatz direkt zu überqueren und den HB in einen frühen Durchgangsbahnhof umzubauen, da die neuen Gleise durch die Ostwand der Empfangshalle verlegt werden müssten. Gleichzeitig könnte man laut eines weiteren von Arnold Bürkli ausgearbeiteten Gegenvorschlags den geplanten Tunnel verlängern und die Limmat in Richtung Platzspitz kreuzen, um die Strecke in grossem Bogen durch das Industriequartier in die bestehenden Gleisanlagen einmünden zu lassen. Die NOB

¹⁹² Siehe Knopf und Pfenninger, Bahngeschichte und Bahngeschichten, die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland, s. 10 (Zugriff: 28.11.2025).

¹⁹³ Vgl. Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzession für die rechtsufrige Zürichseebahn, in: Bundesblatt, Jahrgang 1873, Band 4, Heft 51, s. 348-350 (Zugriff: 28.11.2025).

¹⁹⁴ Siehe Lokalinfo-Redaktion, Alle feiern, nur die Herrliberger protestieren (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁹⁵ Vgl. Neuhaus, 75 Jahre Bahnverbindung mit der Stadt, in: Küssnacher Jahresblätter, Jahrheft 1969, s. 22 (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁹⁶ Vgl. Lokalinfo-Redaktion, Alle feiern, nur die Herrliberger protestieren (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁹⁷ Fritzsche und Kälin, «Herrliberger Eisenbahnkrawall» (Zugriff: 02.12.2025).

¹⁹⁸ Siehe ebenda.

bevorzugte schliesslich letzteren Ansatz, da sie beim Bau der ersten Option trotz der geringeren Streckenlänge mit grossen Höhenunterschieden zu kämpfen hätte und das unvermeidliche Verkehrschaos auf dem Bahnhofplatz nicht verantworten wollte.¹⁹⁹

Im Januar 1875 begann daraufhin endlich der Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn, doch nur zwei Jahre später mussten die Arbeiten bereits wieder eingestellt werden²⁰⁰: Die NOB war aufgrund ihres expansionistischen Gigantismus in eine Finanzkrise geraten, welche den Aktienkurs des Unternehmens

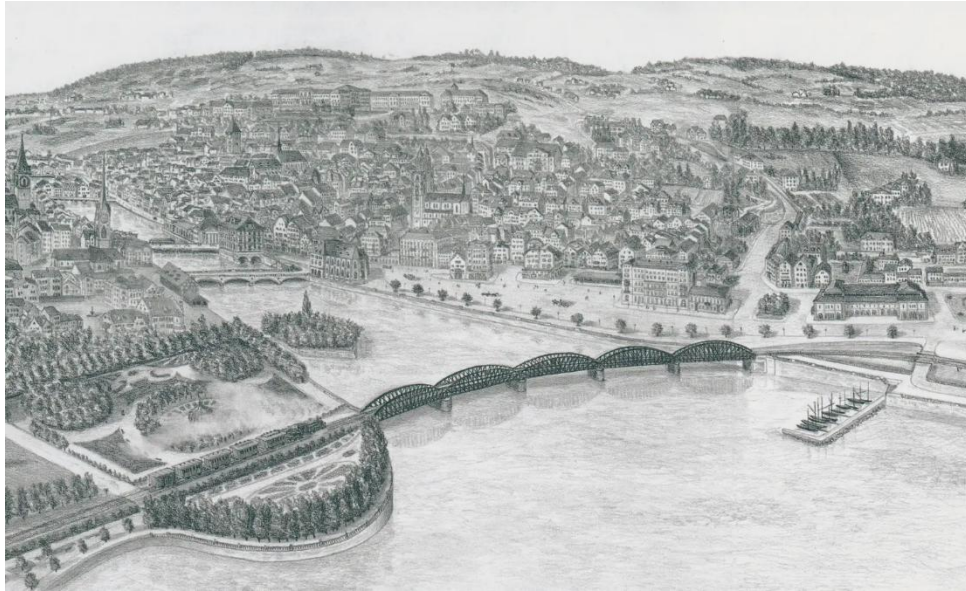


Abb. 40: Rekonstruierte Skizze des «eisernen Rings»

von 670 auf 53 Franken fallen liess und jegliche Neubauten verunmöglichte.²⁰¹ Das Projekt ging kurzerhand so wie viele andere NOB-Strecken dieser Ära unter, der Bund gewährte über ein sogenanntes Moratorium Aufschub. Erst 1887 schätzte man die NOB als finanzstark genug ein, um ihre Bauvorhaben umzusetzen, die Arbeit an der Strecke Zürich – Rapperswil wurde jedoch erst 1889 wieder aufgenommen.²⁰² In diesen 12 Jahre hatte sich allerdings vor allem die Zürcher Innenstadt deutlich weiterentwickelt: Es standen nicht nur neue Gebäude und Häuserreihen auf dem geplanten Trasse, ein gewisser Herr Trümpler²⁰³ weigerte sich sogar, einen Tunnel unter seinem Eigenheim in der Winkelwiese zuzulassen.²⁰⁴

Während andere Streitigkeiten entlang der Strecke also schnell beigelegt oder ignoriert werden konnten, musste der Zürcher Teilabschnitt nun zum dritten Mal überarbeitet werden. Nun diskutierte die NOB fünf neue Alternativen, welche mit verschiedenen Bogengrössen für den Anschluss an das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs experimentierten und dabei so lange wie möglich entlang der rechten Limmatseite

¹⁹⁹ Vgl. Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 25, 1890, s. 151-153 (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰⁰ Vgl. Knopf und Pfenninger, Bahngeschichte und Bahngeschichten, die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland, s. 3-4 (Zugriff: 28.11.2025).

²⁰¹ Vgl. SBB Historic, Schweizerische Nordostbahn NOB (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰² Siehe Neuhaus, 75 Jahre Bahnverbindung mit der Stadt, in: Küssnacher Jahresblätter, Jahrheft 1969, s. 22 (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰³ Vgl. Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 24, 1890, s. 143 (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰⁴ Siehe Lokalinfo-Redaktion, Alle feiern, nur die Herrliberger protestieren (Zugriff: 02.12.2025).

verliefen.²⁰⁵ Letztendlich entschied man sich 1890 für eine gemässigte Streckenführung knapp oberhalb der Limmat, mit anschliessender Einmündung in den Hauptbahnhof entlang des inzwischen errichteten Eisenbahnviadukts Richtung Oerlikon, wobei die rechtsufrige Zürichseebahn den Fluss bereits 200m vor dieser kreuzen sollte. Zwischen Stadelhofen und dem oberirdisch verlaufenden Teil der Linie entlang des Limmatufers sollte zudem ein neu geplanter Lettentunnel ausgehoben werden (s. Abb. 41).²⁰⁶

Auch dieser Entscheid wurde von Privatpersonen angefochten, doch sowohl NOB als auch Stadt hatten mittlerweile alle Geduld verloren und setzten nun definitiv diese von NOB-Oberingenieur Robert Moser²⁰⁷ erarbeitete Variante um, welche zudem erstmals den Bahnhof Letten beinhaltet.²⁰⁸ Einzig im Kreis 10 reklamierte man noch 1893 die Namensgebung des Bahnhofs, da Wipkingen im selben Jahr eingemeindet worden war und dabei das Recht auf freie Namenswahl für diesen verloren hatte.²⁰⁹ Der Rest der rechtsufrigen Zürichseebahn konnte währenddessen bereits am 11. März 1894 inklusive einer grossen Feier mit entsprechendem Festzug eröffnet werden²¹⁰, der Streckenabschnitt zum Hauptbahnhof wurde indessen erst Anfang Oktober in Betrieb genommen²¹¹ und ohne weiteren Anlass von fahrplanmässigen Zügen befahren.²¹²

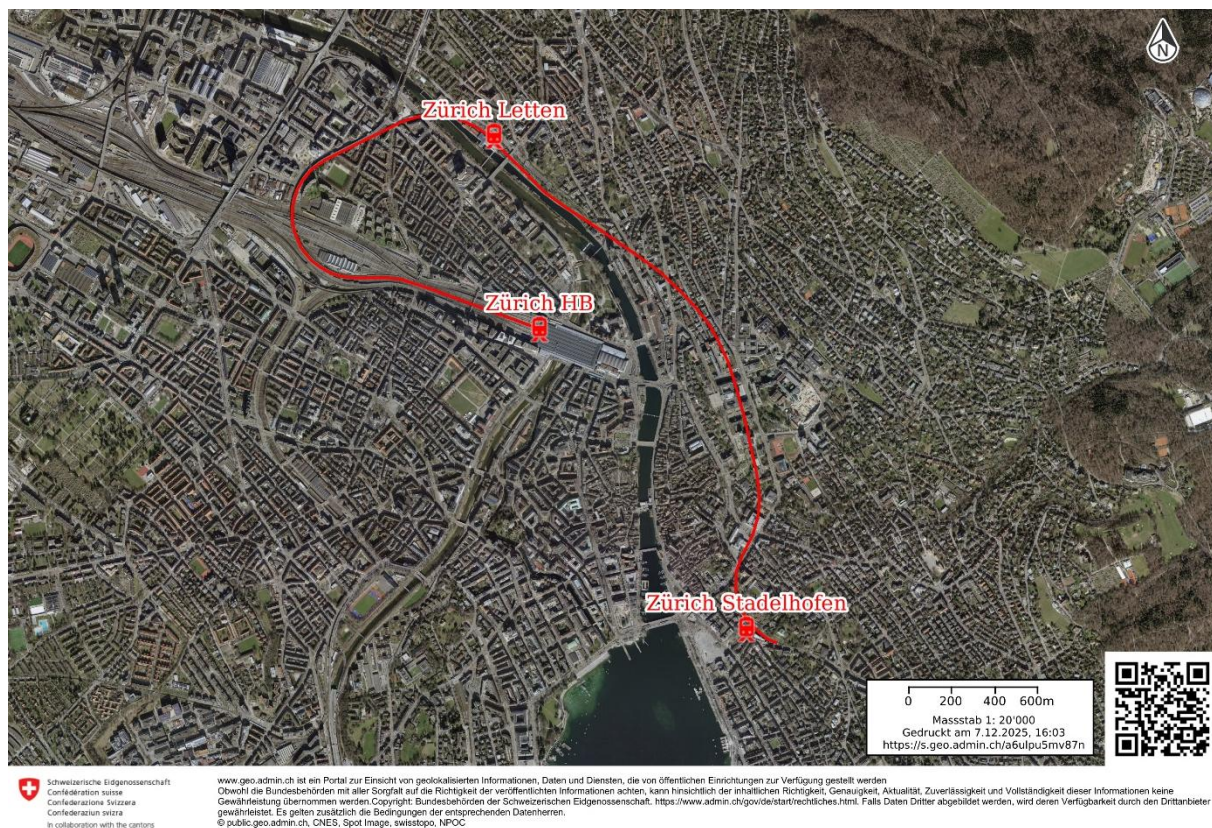


Abb. 41: Streckenkarte Zürich Hauptbahnhof – Zürich Letten – Zürich Stadelhofen

²⁰⁵ Vgl. Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 25, 1890, s. 151 (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰⁶ Vgl. Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 26, 1890, s. 154 (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰⁷ Vgl. Wenger und Aeschmann, Uerikon-Bauma-Bahn.

²⁰⁸ Vgl. Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 26, 1890, s. 154 (Zugriff: 02.12.2025).

²⁰⁹ Siehe Gang dur Züri, Der ehemalige Bahnhof Letten (Zugriff: 29.11.2025).

²¹⁰ Vgl. Fritzsche und Kälin, «Herrliberger Eisenbahnkrawall» (Zugriff: 02.12.2025).

²¹¹ Vgl. Willen und Ehrbar, Zürich HB – Zürich Letten – Stadelhofen (SBB) (Zugriff: 02.12.2025).

²¹² Vgl. Bürlimann, Bahnhof Letten (Zugriff: 28.11.2025).

3.5.2 Entwicklung und Ende des Bahnhofs

Nachdem der Bahnhof Letten zunächst nur dem Personenverkehr diente, wurde er noch in Besitz der NOB im Jahr 1900 um ein Anschlussgleis für das städtische Elektrizitätswerk ergänzt.²¹³ 1907 bauten anschliessend die SBB einen kleinen Güterschuppen für den Stückgutverkehr²¹⁴, 1918 erweiterte man das Stationsareal um ein Toilettenhäuschen.²¹⁵ 1926 wurde zudem die rechtsufrige Zürichseebahn elektrifiziert,²¹⁶ was die Fahrzeiten laut den Medien jedoch nur «etwas verkürzte»²¹⁷: eine deutliche Untertreibung gegenüber der nun rund 30 Minuten schnelleren Reise.²¹⁸ Der Bahnhof Letten selbst blieb daraufhin aufgrund niedriger Passagierzahlen²¹⁹ eher hintergründig und wurde in den nächsten Jahren höchstens für den Güterverkehr ausgebaut, 1933 entstanden in diesem Kontext beispielsweise «erweiterte Gleis- und Stellwerkanlagen»²²⁰.

Ab 1968 verkehrte hier allerdings der sogenannte «Goldküstenexpress» (s. s. 44, Abb. 42), ein Pionierprojekt der SBB im Vorortsverkehr²²¹: Diesen hatten die Bundesbahnen zwar zuvor für den Grossraum Zürich bereits abgelehnt²²², die im überregionalen Verkehr unbedeutende «Rechtsufrige» bot sich nun jedoch als geeignete Teststrecke an. Abgesehen vom neuen 30-Minuten-Takt sowie dem auf kurze Haltezeiten ausgelegten Rollmaterial brachte dieser Vorläufer der S-Bahn auch politische Umbrüche mit sich.²²³ Unter anderem der Erfolg dieser neuen Zuggattung befeuerte 1973 die berühmte Abstimmung zur U-Bahn Zürich, deren Vorlage auch ein zusätzliches, eher nebensächliches S-Bahn-Konzept enthielt.²²⁴ Dieses griff für die Strecke Stadelhofen – Hauptbahnhof die alten Pläne des Zürichbergtunnels auf, neu als Hirschengrabentunnel²²⁵ bezeichnet.²²⁶ Die im 19. Jahrhundert noch wahnwitzige Idee, von Stadelhofen aus Schienen direkt in den Hauptbahnhof zu verlegen, schien plötzlich greifbar. Nachdem die U-Bahn an der Urne gescheitert war, folgte daher 1981 eine zweite Vorlage, welche nur die S-Bahn in reduzierter Form vorschlug. Diese wurde schliesslich mit grosser Mehrheit am 29. November angenommen²²⁷, womit sich langsam das Ende des Lettentunnels und des Bahnhof Letten abzeichnete.

Während den Bauarbeiten am Hirschengrabentunnel 1984 bis 1988²²⁸ wurde der Lettentunnel allerdings zunächst für den Abtransport des Aushubmaterials verwendet, ein spezieller Verbindungstollen zur Baustelle erleichterte dabei die nächtliche Verladung.²²⁹ Auch dank weiterer Tunnelarbeiten im Rahmen der S-Bahn wurde die bald verzichtbare Verbindungsstrecke Richtung Hauptbahnhof noch einmal durch

²¹³ Siehe ebenda.

²¹⁴ Vgl. Schulamt Stadt Zürich, «Gang dur Züri 2016», B.1.14. Zürich West (Zugriff: 28.11.2025).

²¹⁵ Vgl. SBB Historic, Zürich Letten: Neues Abortgebäude (Zugriff: 28.11.2025).

²¹⁶ Vgl. Knopf und Pfenniger, Bahngeschichte und Bahngeschichten, die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland (Zugriff: 28.11.2025).

²¹⁷ Bahnen. Schiffahrt., in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 1237 vom 22. Juli 1927, s. 10 (Zugriff: 28.11.2025).

²¹⁸ Vgl. Knopf und Pfenniger, Bahngeschichte und Bahngeschichten, die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland, s. 10 (Zugriff: 28.11.2025).

²¹⁹ Siehe Bürlimann, Bahnhof Letten, 25.09.2019 (Zugriff: 28.11.2025).

²²⁰ SBB Historic, Station Zürich Letten: Inbetriebnahme der erweiterten Gleis- und Stellwerkanlagen auf der Station, 1933 (Zugriff: 28.11.2025).

²²¹ Vgl. NZZ-Redaktion, Die Geburtsstunde der Zürcher S-Bahn (Zugriff: 28.11.2025).

²²² Siehe Hotz, Vor 50 Jahren sind die Pläne für eine U-Bahn gescheitert (Zugriff: 28.11.2025).

²²³ Vgl. NZZ-Redaktion, Die Geburtsstunde der Zürcher S-Bahn (Zugriff: 28.11.2025).

²²⁴ Siehe Hotz, Vor 50 Jahren sind die Pläne für eine U-Bahn gescheitert (Zugriff: 28.11.2025).

²²⁵ Vgl. Huber, Aus den Plänen im Untergrund wird nichts, 24.05.2017 (Zugriff: 28.11.2025).

²²⁶ Stattdessen gilt heute der Tunnel zwischen Stadelhofen und Stettbach als Zürichbergtunnel.

²²⁷ Vgl. Althaus, Fünf Jahre Zürcher S-Bahn und ZVV: Eine Analyse, in: Umweltpraxis, Nr. 4, April 1995 (Zugriff: 28.11.2025).

²²⁸ Vgl. Bürlimann, Bahnhof Letten (Zugriff: 28.11.2025).

²²⁹ Siehe Hotz, die Zürcher S-Bahn ist nie einfach fertig, 31.01.2025 (Zugriff: 28.11.2025).

überdurchschnittlich viele Güterzüge belebt.²³⁰ Am 28. Mai 1989, genau ein Jahr vor der Inbetriebnahme der S-Bahn²³¹, hielt schliesslich der letzte Personenzug am Bahnhof Letten. Dessen fast 95-jähriges Bestehen wurde gleichzeitig mit einem kleinen Quartierfest feierlich verabschiedet, welches sogar die SBB unterstützten.²³² Der Lettentunnel überdauerte noch bis 2002, anschliessend wurde er mangels Unterhalts und sinnvoller Umnutzungsideen während zwei Jahren aufgefüllt.²³³



Abb. 42: Der Goldküsten-Express in Zürich Letten



Abb. 43: Die Drogenszene unter der Kornhausbrücke

3.5.3 Gebäude und Erinnerungen

Die Zukunft des Bahnhofes wurde bereits vor dessen Einstellung in groben Zügen diskutiert: Im März 1989 stimmte die Stadt Zürich zugunsten einer zukünftigen Freihaltezone auf dem Stationsgelände ab. Die SBB gaben das Grundstück allerdings nicht auf, da sie es eigenmächtig für den Bahnbau weinternutzen wollten.²³⁴ Die Bemühungen beider Parteien blieben vorerst jedoch ergebnislos, da sich ab 1993 die vom Platzspitz vertriebene Drogenszene am ehemaligen Bahnhof niederliess (s. Abb. 43). Bis 1994 verschlimmerte sich die Lage weiter²³⁵: Tod, Gewalt und Krankheit standen an der Tagesordnung. Der Letten war nicht nur zu einem neuen, anarchistischen Platzspitz geworden, er übertraf dessen Elend sogar um ein Vielfaches, bis zu 3000 Abhängige fanden sich täglich dort ein.²³⁶ Auch ein Undercover-Besuch der Bundesrätin Ruth Dreifuss brachte nicht die erhoffte Lösung von Bundesseite, weshalb die damalige Bürgerwehr schliesslich damit drohte, die Räumung des Letten selbst in die Hand zu nehmen. So sah sich die Stadt dazu gezwungen, ihr sich in Planung befindliches Vorgehen deutlich schneller in die Tat umzusetzen, wofür sie auch unkonventionelle politische Mittel anwendete. Gleichzeitig unterstützte nun Dreifuss diese konkreten Bemühungen, deren Grundlage die noch heute gültige Vier-Säulen-Strategie bildete.²³⁷ Am 14. Februar 1995²³⁸ waren die Vorbereitungen schliesslich abgeschlossen und genügend Infrastruktur bereitgestellt²³⁹: Die Polizei räumte den alten Bahnhof und riegelte das Gelände ab, die darüber instruierte Drogenszene fand in Zürich nicht wieder zusammen.²⁴⁰

²³⁰ Siehe Bürlimann, Bahnhof Letten (Zugriff: 28.11.2025).

²³¹ Vgl. ZVV, Geschichte (Zugriff: 28.11.2025).

²³² Siehe Bürlimann, Bahnhof Letten (Zugriff: 28.11.2025).

²³³ Vgl. Stadt Zürich Medienmitteilung, 18. Mai 2004: Lettentunnel verfüllt (Zugriff: 28.11.2025).

²³⁴ Siehe Bürlimann, Bahnhof Letten (Zugriff: 28.11.2025).

²³⁵ Vgl. Dervisevic, Matjani und Bartholet, Die offene Drogenszene in der Schweiz (Zugriff: 29.11.2025).

²³⁶ Vgl. Zürcher Letten als Naherholungsgebiet, in: Freiburger Nachrichten, Jahrgang 2005, Nr. 31 vom 7. Februar 2005 (Zugriff: 29.11.2025).

²³⁷ Siehe Binswanger, "Needle Park", 13.02.2025 (Zugriff: 29.11.2025).

²³⁸ Vgl. ebenda.

²³⁹ Siehe Kieser, Die offene Drogenszene in Zürich (Zugriff: 29.11.2025).

²⁴⁰ Räumung des Letten-Areals, in: Walliser Bote, 155. Jahrgang, Nr. 301 vom 30. Dezember 1995 (Zugriff: 29.11.2025).

Die SBB-Anlagen waren mittlerweile verfallen, weshalb die Bundesbahnen nun einer gesellschaftlich sinnvollen Umnutzung zustimmten. Von 1998 an eröffnete man den Letten schrittweise wieder²⁴¹: Es folgte am Limmatufer zwar zunächst die private Gastronomie (s. Abb. 44), die Stadt ergänzte das wiederentdeckte Areal jedoch schon bald um eine Liegewiese, ein Beachvolleyball-Feld und um einen Badesteg²⁴² für die vom Flussbad zuströmenden Badegäste.²⁴³ Das übrige Trasse bis hinter dem Lettenviadukt wurde ab 2001 als Fussgänger- und Veloweg erweitert und die Gestaltung des Naherholungstreifen durch das Architekturbüro Rotzler Krebs Partner vollendet. In einem zweiten Schritt dieser «Aufwertungsmassnahmen für Zürich West»²⁴⁴ folgte die Infrastruktur für die nun florierende Gastronomie:²⁴⁵ Die Eröffnung dieses neuen Lettenareals fand schliesslich am 30. Mai 2005 statt.²⁴⁶ Die Fläche direkt vor dem ehemaligen Lettentunnel wurde nach dessen Aufschüttung eingezäunt und als Garten für das darüberliegende Reihenhaus aufgewertet. Gleichzeitig entdeckte die Stadt ebenfalls in Richtung Tunnel eine grössere Eidechsenpopulation, die es zu schützen galt. Hierfür wurde ein Teil der Spaziermeile wieder mit «grobem Bahnschotter»²⁴⁷ aufgefüllt, ansonsten jedoch nicht weiter abgegrenzt.²⁴⁸ Allerdings liegt der Schotter vor einer alten Stützwand der Bahnstrecke, welche heute als Sprayfläche zur Verfügung gestellt wird. Auch ein Wildbienenparadies befindet sich abseits des früheren Trassees.



Abb. 44: Das unter anderem gastronomisch geprägte Naherholungsgebiet am Letten



Abb. 45: Zürich Letten, 2025



Abb. 46: Der «Bahnhof Transhelvetica»

²⁴¹ Siehe Zürcher Letten als Naherholungsgebiet, in: Freiburger Nachrichten, Jahrgang 2005, Nr. 31 vom 7. Februar 2005 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁴² Siehe Rotzler, Das Lettenareal in Zürich, in: Anthos, Band 45, 2006, s. 41 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁴³ Siehe Schärer, Sonnen und gesehen werden, in: Hochparterre, 2006, Band 45, s. 40ff. (Zugriff: 29.11.2025).

²⁴⁴ Rotzler, Das Lettenareal in Zürich, in: Anthos, Band 45, 2006, s. 42 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁴⁵ Siehe ebenda.

²⁴⁶ Vgl. Gang dur Züri, Der ehemalige Bahnhof Letten (Zugriff: 29.11.2025).

²⁴⁷ Ebenda.

²⁴⁸ Vgl. Schärer, Sonnen und gesehen werden, in: Hochparterre, 2005, Band 18, s. 38ff. (Zugriff: 29.11.2025).

Unter der Kornhausbrücke liegt zudem ein kleiner Skatepark, der zwar lange nur provisorisch sowie ohne Genehmigung bestand²⁴⁹, nach Erteilung dieser 2023 aber sogar ausgebaut und neu betoniert wurde.²⁵⁰

Das Bahnhofsgebäude und angrenzende Toilettenhäuschen waren zwischenzeitlich unter Denkmalschutz gestellt worden, befanden sich aber weiterhin in SBB-Besitz. Diese hatten nach Renovationsarbeiten (s. s. 45, Abb. 45) in Ersterem eine 6.5-Zimmer-Wohnung und in Letzterem mehrere Büros eingerichtet, 2007 verkauften sie beides jedoch für 5.3 Millionen Franken an die Stadt.²⁵¹ 2010²⁵² gelangte das Aufnahmegebäude schliesslich an die Redaktion des jungen Magazins *Transhelvetica* (s. s. 45, Abb. 46), welches durch seinen auf die Schweiz zentrierten Reisejournalismus die Weiterfahrt vom Bahnhof aus im Kopf ermöglicht.²⁵³ Zudem wurde unter dem Vordach des Baus eine Büchertauschbox errichtet. 2019 nutzte man das Gebäude vom 28. Mai bis 9. Juni noch einmal diametral anders, denn in diesen zwei Wochen hielt hier das Pop-Up-Restaurant «Zum alten Bahnhof Letten» Einzug.²⁵⁴

Bis heute verwandelt sich so im Sommer das Stationsareal und die ehemalige Strecke in ein aussergewöhnliches Naherholungsgebiet: Dieses lockt dank der beiden Cafés *Stazione Paradiso* und *Park Platz* sowie seiner abwechslungsreichen Freizeitaktivitäten die Bewohner des Quartiers als auch der übrigen Stadt an einen historisch vielseitigen Ort, welcher seit dem Ende der Eisenbahn und der Drogenhölle eine beispiellose Wiedergeburt erlebt hat.

3.6 Dino

3.6.1 Die Lugano-Cadro-Dino-Bahn

Die Informationen der ersten beiden Unterkapitel wurden, insofern nicht anders vermerkt (s. Fussnoten) diesem Werk entnommen: Polli, Alberto; Ghirlanda, Angelo, C'era una volta... la Lugano-Cadro-Dino, Lugano-Pregassona 2010. In den Fussnoten sind daher nur die Seitenzahlen für den jeweiligen Abschnitt festgehalten, aus dem die Angaben stammen (Zitate separat).

Bereits ab 1870 wurden im Casserate-Tal erste Rufe nach einem regionalen, schmalspurigen Schienennetz laut, das dem industriell rückschrittigen Gebiet zu neuem wirtschaftlichem Aufschwung verhelfen sollte. Aus dieser Hoffnung heraus erarbeitete man wenig später drei frühe Konzepte für eine solche Bahnverbindung: Zwei entlang des rechten, eine entlang des linken Casserate-Ufers. Der Ausgangspunkt aller drei Varianten war Lugano, die Endhaltestelle projektierte man im Ort Tesserete. Dennoch dauerte es anschliessend über 25 Jahre, bis 1897 die Gebrüder Elvezio und Antonio Battaglini tatsächlich eine Konzession für die rechtsufrige Streckenführung durch das Dorf Cannobio erhielten. Weitere sieben Jahre später bildete sich wiederum unter der Leitung der linksufrigen Gemeinde Cadro ein Initiativkomitee zugunsten der Errichtung der Bahn auf der gegenüberliegenden Seite des Flusses, welches bald darauf eine von Ingenieur Giovanni Reali geführte Exekutivkommission wählte. Diese reichte am 15. Oktober ein ausführliches, hauptsächlich touristisch begründetes und mit technischen Plänen ergänztes Konzessionsgesuch für ihre Streckenvariante ein. Die Battaglini-Brüder wehrten sich trotz ihrer bisherigen Untätigkeit im Bahnbau vehement gegen diesen Vorschlag, was nun auch das Post- und Eisenbahndepartement auf den Plan rief. Dieses forderte die Kantonsregierung auf, sich für eine der drei möglichen Strecken zu entscheiden, weshalb man sich schliesslich für die Battaglini-Pläne

²⁴⁹ Vgl. Roth, Skatepark am Oberen Letten kann bleiben – vorerst, 09.04.2018 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁵⁰ Siehe Silisport Silidur, Zürich oberer Letten – Skateanlage wurde erweitert (Zugriff: 29.11.2025).

²⁵¹ Vgl. Temperli, Weshalb die Stadt den Bahnhof Letten kauft (Zugriff: 29.11.2025).

²⁵² Vgl. Walaulta, Wandel vom SBB-Bahnhof Zürich-Letten zum «Bhf Transhelvetica» (Zugriff: 29.11.2025).

²⁵³ Vgl. Ludwig, «Transhelvetica» in Wipkingen (Zugriff: 29.11.2025).

²⁵⁴ Vgl. Transhelvetica-Redaktion, Pop-Up-Restaurant «Zum Alten Bahnhof Letten» (Zugriff: 29.11.2025).

aussprach. Das Initiativkomitee aus Cadro argumentierte allerdings, dass ihre Variante die bevorzugte Linie zu einer attraktiven Rundstrecke ergänzen könnte. Dies bewegte das Departement anschliessend dennoch dazu, beide Projekte gleichzeitig zu unterstützen.²⁵⁵

Der letzte Teilabschnitt der linksufrigen Bahn zwischen Dino und Tesserete setzte allerdings den Bau einer ebenfalls 1904 vom Bund entworfene Brücke über den Casserate voraus, die aufgrund Schwierigkeiten bei der weiteren Planung jedoch nie umgesetzt wurde. So konnte die zweite Bahn nicht mehr den erhofften Ring schliessen, sondern würde neu nur in Dino enden (s. s. 48, Abb. 49), wie ein zweites Konzessionsgesuch vom 13. November 1905 bestätigte. Antonio Battaglini nutzte nun ein letztes Mal seine Position in der lokalen Eisenbahnbehörde, um die Erteilung der Konzession möglichst hinauszuzögern: So erhielt das Initiativkomitee der geplanten *Ferrovio Lugano-Cadro-Dino* (LCD) diese erst am 2. Juli 1906. Die Finanzierung der 750'000 Franken teuren Linie konnte daraufhin trotz einiger Kontroversen nach Gründung einer zugehörigen Aktiengesellschaft²⁵⁶ bis 1908 gesichert werden, die endgültige Projektierung schloss man zuvor am 10. Mai 1907 ab. Als Präsident des neu gebildeten Verwaltungsrates wurde Ingenieur Reali gewählt, der sich seit seiner Zeit in der Exekutivkommission in allen Belangen für die Bahn eingesetzt hatte.²⁵⁷

Zwischenzeitlich konnten die Battaglini-Pläne bereits in Form der *Ferrovio Lugano-Tesserete* (LT) umgesetzt werden, welche am 25. Juli 1909 eröffnet wurde.²⁵⁸ Die Bauarbeiten an der LCD begannen anschliessend am 14. Januar 1910: Der erste Abschnitt von Lugano bis zur Haltestelle La Santa, wo sich die zukünftige Werkstätte (s. Abb. 48) und der LCD-Hauptsitz befand, konnte genau ein Jahr darauf fertiggestellt und vorerst an die städtische Strassenbahn von Lugano verpachtet werden. Diese Teilstrecke wurde auch später noch von der LCD als separater Trambetrieb neben den regulären Regionalzügen bedient. Innerhalb der Stadt verfügte die LCD jedoch abgesehen davon über kein tatsächlich Bahnhofgebäude, denn ihre Endhaltestelle lag deutlich abseits des SBB-Bahnhofes am Seeufer (s. Abb. 47), wo sie nur mit einigen Schildern ausgewiesen war. Die Abnahme der restlichen Strecke durch das Eisenbahndepartement fand schliesslich am 12. Juni 1911 statt. Am 27. Juni folgte die offizielle Eröffnung der Linie, interessanterweise verzichtete der Verwaltungsrat jedoch auf eine grössere Feier, weshalb über die neue Bahn nur spärlich in den Medien berichtet wurde.²⁵⁹



Abb. 47: Triebwagen der LCD in Lugano Piazza Manzoni



Abb. 48: La Santa Depot

²⁵⁵ Siehe s. 30-45.

²⁵⁶ Vgl. Fiorentino, Lugano-Cadro-Dino (Zugriff: 25.11.2025).

²⁵⁷ Siehe s. 47-58.

²⁵⁸ Vgl. Ehrbar und Willen, Ferrovio Lugano – Tesserete (LT). (Zugriff: 25.11.2025).

²⁵⁹ Siehe s. 144-145, 116, 146.

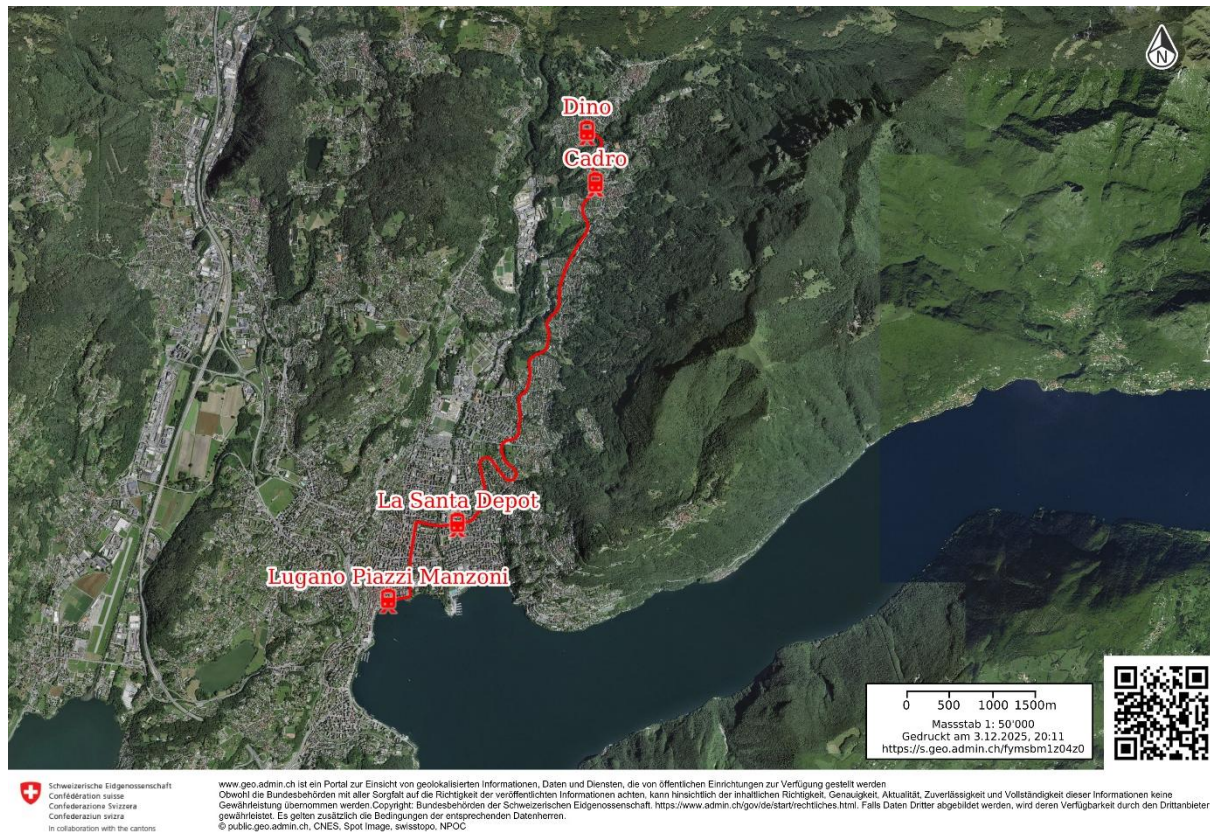


Abb. 49: Streckenkarte der Lugano-Cadro-Dino-Bahn

3.6.2 Entwicklung und Ende der Bahnstrecke

In ihren ersten Betriebsjahren konnte die Bahn zwar einen geringen Umsatz vorweisen und über 310'000 Passagiere transportieren, der erste Weltkrieg stürzte die LCD jedoch in eine frühe finanzielle Krise. Eine resultierend vorgeschlagene Fusion mit der wirtschaftlich erfolgreicheren LT lehnte letztere jedoch ab. Die LCD konnte ihre Lage daher erst ab 1924 wieder verbessern und anschliessend ca. 1000 Passagiere pro Tag befördern. 1929 wurde so ein neues Depot in Dino errichtet, obwohl kostspielige Instandhaltungsarbeiten weiterhin das Unternehmen belasteten und Dividenden verunmöglichten. Während des zweiten Weltkriegs brach anschliessend zwar der Tourismus ein, jedoch nahm dafür der Lokalverkehr rasant zu: 1941 konnten so rekordhohe Einnahmen von 1.5 Millionen Franken erzielt werden. 1948 eröffnete zudem eine Postbuslinie von Dino nach Maglio di Colla, welche rege von mit der LCD anreisenden Touristen genutzt wurde. Des Weiteren zahlte der Bund der Bahn 1952 Subventionen in Höhe von 150'000 Franken, welche diese für grössere Sanierungsarbeiten und die Beschaffung neuen Rollmaterials aufwendete.²⁶⁰

Ende der 50er-Jahre sah sich die Bahn jedoch zusehends mit dem konkurrierenden Autoverkehr konfrontiert, zudem musste sie aufgrund nie zurückgezahlter Schulden aus ihren Anfangsjahren 1960 Insolvenz beantragen. 1961 schritt schliesslich das Eisenbahndepartement ein, nachdem ein von Ingenieur Remy vorgelegter Bericht erstmals die Modernisierung der Bahn und die Umstellung auf Autobusbetrieb gegenüberstellte. Alle administrativen Instanzen diskutierten verschiedenste Optionen, wie mit der LCD zukünftig zu verfahren sei, wobei sich der Kanton Tessin klar für einen Busbetrieb aussprach und zugehörige Garantien in Aussicht stellte. 1963 konnte die LCD zwar mit über einer Million beförderten Passagieren einen weiteren persönlichen Rekord aufstellen, dieser zögerte das unvermeidliche Ende der

²⁶⁰ Siehe s. 161, 167-168, 169, 173-174, 180, 187-188.

Bahnstrecke jedoch nur hinaus. 1964 wurde in einem ersten Schritt hierfür der ergänzende Strassenbahnbetrieb auf dem Abschnitt Lugano – La Santa an das städtische Verkehrsunternehmen übergeben und mit einer Buslinie ersetzt.²⁶¹ Im Jahr darauf legte die LCD ihre eigenen Pläne für eine Umstellung der restlichen Strecke auf Trolleybusbetrieb vor: Diese wurden zwar zunächst positiv aufgenommen, bald darauf jedoch aufgrund von Kürzungen der hierfür benötigten Subventionen wieder verworfen. 1967 musste die LCD zudem ihre Endhaltestelle vom touristisch attraktiven Seeufer ins Stadttinnere verlegen. Noch im selben Jahr ersetzte bereits die LT ihre Bahn mit einer Buslinie, weshalb Stimmen für den Verkauf der LCD an die Post und ihre Postbusse laut wurden.²⁶²

Am 7. Juni 1969 wurde schliesslich die Fusion beider Unternehmen in die Wege geleitet, um die Unabhängigkeit ihrer Betriebe zu wahren. Letztendlich blieb der LCD aufgrund mangelnder Geldreserven nichts anderes übrig, als dem Schicksal der LT zu folgen: Am 30. Mai 1970 verkehrte die Bahn zum letzten Mal (s. Abb. 50), ausnahmsweise kostenlos und gut von Bahnenthusiasten besucht. Der finale Zug von Dino nach Lugano setzte sich um 22:30 in Bewegung, an Bord waren Verwaltungsratsmitglieder, Mitarbeiter, Pensionierte sowie anders als bei der Eröffnung vor 59 Jahren sogar die Presse. Der Abriss der Bahninfrastruktur fand anschliessend 1972 statt. Kurz darauf wurden zudem die Aktiengesellschaften LCD und LT im Rahmen ihrer Fusion aufgelöst, stattdessen entstand die *Società Autolinea Regionale Luganese* (ARL)²⁶³, welche ihre neuen Busse mit sehr begrenzten Mitteln gebraucht kaufen musste. Bis heute ist das Unternehmen für die beiden Linien zuständig, diejenige der ehemaligen LCD wurde sogar über Dino und Sonvico hinaus nach Villa Luganese verlängert.



Abb. 50: Letzter Betriebstag in Dino

3.6.3 Gebäude und Erinnerungen

3.6.3.1 Verschwundene Halte

Wie erwähnt war der einzige LCD-Halt mit Stationsgebäude der Bahnhof Dino. Allerdings bediente sie mehrere kleine Haltestellen, die mangels Infrastruktur nichts zurückliessen: Lugano (L.) Piazza Manzoni, L. Piazza Indipendenza, L. Corso Elvezia, L. Ospedale, L. Ponte Madonette, L. La Santa, Scarpino, Viganello, Viarnetto, Pregassona, Ventuno, Soragno, Devesco und der namensgebende Halt Cadro, für den ebenfalls nur ein kleiner Holzunterstand errichtet wurde.²⁶⁴

²⁶¹ Vgl. Gavazzi, «Ciao, LCD» (Zugriff: 25.11.2025).

²⁶² Siehe s. 194, 243-245, 247-255.

²⁶³ Vgl. Schweizer, C'era una volta..., 2010.

²⁶⁴ Vgl. Willen und Ehrbar, Ferrovia Lugano – Cadro – Dino (LCD) (Zugriff: 03.12.2025).

3.6.3.2 Tesserete

Der LT-Bahnhof Tesserete befindet sich in einem guten Zustand und dient heute weiterhin als Stationsgebäude und Touristeninformationszentrum des dortigen ARL-Busbahnhofs, welcher zudem um ein neues Depot ergänzt wurde.

3.6.3.3 Dino

Abgesehen von der bis vor kurzem weiterhin durch die ARL verwendeten Werkstätte in La Santa, welche Ende 2024 als schützenswertes Objekt eingestuft wurde und zukünftig der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden soll²⁶⁵, existieren heute nur noch zwei Gebäude aus der LCD-Betriebszeit: Das Aufnahmegebäude sowie die Stationsherberge in Dino.

Ersteres befindet sich als kleiner, pink gestrichener und zweistöckiger Bau mit Ziegeldach mitten auf dem Bahnhofplatz und wird heute gleich zweifach genutzt (s. s. 51, Abb. 51): Das Obergeschoss lässt sich als minimalistischer Konferenzraum für 8 Personen mieten²⁶⁶, das Untergeschoss beherbergt den *Ur Barachin*: Als Anfang 2000 der lokale Coop schloss und den Ort ohne Lebensmittelhändler zurückliess, taten sich die Bewohner Dinos zusammen und gründeten eine Genossenschaft, um ihren eigenen Dorfladen zu etablieren. Die anfänglich 128 Genossenschaftsmitglieder sowie die *Associazione dei Comuni della Regione Valli di Lugano* finanzierten anschliessend gemeinsam das Projekt²⁶⁷, das mangels Alternativen gegen eine symbolische Miete im Obergeschoss des alten Bahnhofs unterkam²⁶⁸: Dessen Untergeschoss war bereits seit 1988²⁶⁹ von der Poststelle des Ortes belegt. Der so geborene *Ur Barachin*, welcher neben Alltagsgegenständen eine Auswahl an regionalen und saisonalen Produkten anbietet, konnte schliesslich nach Sanierungsarbeiten am 18. Dezember 2002 eröffnet werden. Der Stockwerkwechsel erfolgte wiederum 2004, kurz nach Schliessung der Poststelle.²⁷⁰ Auch heute noch bleibt er seinen ursprünglichen Werten treu, obschon er zu seinem 20. Jubiläum in finanzielle Schwierigkeiten geriet, was man mit einem Spendenaufruf auszugleichen versuchte. Laut Daniela Fassora, Gründungsmitglied²⁷¹ des Genossenschaftskomitees, würden immer mehr junge Bewohner ihre Lebensmittel online statt bei ihnen erwerben.²⁷² Glücklicherweise erhielt der *Ur Barachin* bereits zuvor Subventionen durch die *Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese*, unter anderem für eine neue Waage und Aufschnittmaschine²⁷³ als auch die Sanierung der Küche.²⁷⁴ Die Genossenschaft will den Laden trotz des Kundenrückgangs weiter betreiben²⁷⁵, weshalb sie mittlerweile auch auf WhatsApp und Social Media über ihre Angebote informieren. Gleichzeitig befindet sich neben dem *Ur Barachin* das schwarze Brett des Ortes, ferner werden vom Geschäft aus regelmässig Veranstaltungen und Aktivitäten in der Region angekündigt.

Im zweiten Gebäude auf dem Bahnhofplatz befand sich bis zur Streckeneinstellung die 1912 eröffnete LCD-Stationsherberge, welche zwar nur lose mit dem Bahnbetrieb zusammenhängt, aber einen herkömmlichen Lost Place mit äusserst turbulenter Vergangenheit darstellt. Der Bau wurde zunächst als psychiatrische Klinik genutzt, bis man 1998 den Besitzer für den Betrug von Krankenkassen

²⁶⁵ Vgl. Storni, Lugano vuole la tutela del deposito ARL (Zugriff: 25.11.2025).

²⁶⁶ Vgl. Lugano Eventi, Meeting room Dino (Zugriff: 25.11.2025).

²⁶⁷ Siehe Pedrazzi, «Ur Barachin» compie 20 anni (Zugriff: 25.11.2025).

²⁶⁸ Fassora, Daniela, Repräsentantin der Genossenschaft *Ur Barachin*, E-Mail vom 14.10.2025

²⁶⁹ Vgl. Polli und Ghirlanda, *C'era una volta...*, 2010.

²⁷⁰ Vgl. Pedrazzi, «Ur Barachin» compie 20 anni (Zugriff: 25.11.2025).

²⁷¹ Vgl. ebenda.

²⁷² Fassora, Daniela, Repräsentantin der Genossenschaft *Ur Barachin*, E-Mail vom 14.10.2025.

²⁷³ Vgl. ERSL, Una nuova bilancia per *Ur Barachin* (Zugriff: 25.11.2025).

²⁷⁴ Vgl. ERSL, Un nuovo angolo cucina per il negozietto di Dino (Zugriff: 25.11.2025).

²⁷⁵ Fassora, Daniela, Repräsentantin der Genossenschaft *Ur Barachin*, E-Mail vom 14.10.2025.

verurteilte²⁷⁶ und die Anstalt schloss. 2017 wurde in der mittlerweile zur Miete ausgeschriebenen Herberge nach ersten Renovationsarbeiten ein Kindergarten eröffnet, der allerdings nur zwei Monate später aufgrund schadhafter Abwasserleitungen seinen Betrieb einstellen musste.²⁷⁷ 2022 folgte ein neues Projekt, diesmal zur Einrichtung eines medizinischen Zentrums, dessen Initiator jedoch wegen Steuerhinterziehung ebenfalls verurteilt wurde.²⁷⁸ Ende 2024 legte die *Dino Senior Living SA* Pläne für die Erweiterung der Herberge um ein dreistöckiges Gebäude vor, in das die beiden früheren Konzepte integriert werden sollen. Zudem will man hier zukünftig eine Bar sowie Apartments für Senioren unterbringen.²⁷⁹ Keine dieser Arbeiten am mittlerweile deutlich heruntergekommenen Gebäude hat bisher stattgefunden.

Auf dem Bahnhofplatz selbst wurden zum hundertjährigen Jubiläum der Bahn zwei Plaketten aufgestellt, die an die ehemalige Strecke erinnern sollen. Auf dem Gelände des früheren Depots befindet sich heute ein kleiner Park mit Spielplatz, Konzepte für die allgemeine Weiterentwicklung des Areals sind allerdings nicht vorhanden.²⁸⁰



Abb. 51: Dino, 2025

²⁷⁶ Vgl. Storni, L'ennesima nuova vita della villa dal passato sofferto (Zugriff: 25.11.2025).

²⁷⁷ Siehe ticonews, Revocata l'asta dell'asilo di Dino (Zugriff: 25.11.2025).

²⁷⁸ Siehe Storni, Nuovo inghippo penale nella rinascita della villa (Zugriff: 25.11.2025).

²⁷⁹ Siehe Storni, La villa abbandonata di Dino rinasce con inquilini di tutte le età (Zugriff: 25.11.2025).

²⁸⁰ Fassora, Daniela, Repräsentantin der Genossenschaft Ur Barachin, E-Mail vom 14.10.2025.

3.7 Hombrechtikon und Neuthal

3.7.1 Die Uerikon-Bauma-Bahn

Die Informationen der ersten beiden Unterkapitel wurden, insofern nicht anders vermerkt (s. Fussnoten) diesem Werk entnommen: Aeschimann, Walter; Wenger, Hugo, Uerikon-Bauma-Bahn. Rückblick und Ausblick, Thalheim an der Thur/Tann 1984. In den Fussnoten sind daher nur die Seitenzahlen für den jeweiligen Abschnitt angegeben, aus dem die festgehalten stammen (Zitate separat).

Erste Bestrebungen der Gemeinden des Zürcher Oberlandes, ihre Region mit einem ausgedehnten Schienennetz zu erschliessen, lassen sich auf eine 1871 in Bäretswil abgehaltene Versammlung zurückführen. Diskutiert wurden dort gleich sieben parallele Streckenprojekte, welche dank des neuen Eisenbahngesetzes zur Kantonsbeteiligung ab 1872 teilweise auch umgesetzt werden konnten, darunter die Linien Effretikon – Hinwil sowie Winterthur – Rüti. Aus diesen Jahren datieren zudem Entwürfe des Alt-Bundesrats Jakob Dubs, eine zuerst schmal- und anschliessend normalspurige Bahn zwischen Stäfa und Wetzikon zu errichten. Die sich dagegen sträubende Gemeinde Gossau als auch die Finanzkrise der Schweizerischen Nordostbahn brachten diese Bemühungen jedoch zum Stillstand. Ab 1889 folgte eine zweite Welle an grösstenteils politisch motivierten Bahnprojekten im Zürcher Oberland, darunter 1895 die «Erstellung einer Transversalbahn von Uerikon nach Bauma», deren Pläne aus der Feder des «Eisenbahnkönigs» und alleinigen NOB-Präsidenten Adolf Guyer-Zeller stammten²⁸¹, der Jahre zuvor bereits bei der Tösstalbahn mitgewirkt hatte.²⁸²

Höchstpersönlich stellte er das Vorhaben während einer Tagung im Gasthaus «Löwen» in Bubikon vor und legte während zwei Stunden den Interessenten sowie einem zugehörigen, neu gegründeten Initiativkomitee seine Empfehlungen zum Streckenbau dar. Die Repräsentanten der Gemeinden sprachen sich grösstenteils positiv für die Linie aus, manche sicherten Guyer-Zeller sogar sofort den geforderten Anteil an den projektierten Kosten zu. Die Konzession für die Strecke erteilte daraufhin die Bundesversammlung am 29. Juni, auch die kantonale Subventionierung konnte wenig später sichergestellt werden. Die Baukosten der Strecke schätzte man zunächst auf 2.4 Millionen Franken, der wenig später aufgestellte Verwaltungsrat der neuen Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) rechnete jedoch mit einem Kapitalbedarf von total 3 Millionen Franken. Sogleich beauftragte man auch einen Bauleiter, der sich anschliessend mit einem fünfköpfigen Team an die Ausarbeitung der Linie machte. Ein erster Entwurf für die Streckenführung und -infrastruktur konnte so Kanton und Gemeinden am 2. März 1898 vorgelegt werden. Diese bemängelten allerdings den Grossteil der geplanten Bahnhöfe sowie deren Positionierung und forderten zudem weitere Sicherheitseinrichtungen. Auch die konkurrierenden Bahngesellschaften machten der UeBB mit ihren Bedingungen zu schaffen.²⁸³

Die definitiven Baupläne für die Strecke lagen schliesslich Anfang 1899 vor, doch noch vor Bau-beginn verstarb Guyer-Zeller, was die endgültige Umsetzung des Projektes kurzzeitig offenliess. Letztendlich fiel am 5. Juni dennoch der Startschuss für die Bauarbeiten, welche trotz mehrerer Erdrutsche innerhalb von fast zwei Jahren fertiggestellt werden konnten. Ende Mai 1901 fand daraufhin die Abnahme der Strecke durch das Eisenbahndepartement statt, am 31. Mai erhielt die UeBB zudem die Bewilligung für den Betrieb der Linie ab 1. Juni. Vor diesem Stichtag hielt die Bahngesellschaft allerdings noch eine grosse Eröffnungsfeier (s. s. 53, Abb. 53) inklusive eines Halts beim Grab von Guyer-Zeller ab: Allein

²⁸¹ Siehe s. 16-19.

²⁸² Vgl. Gemeinde Dürnten, UeBB (Zugriff: 2.11.2025).

²⁸³ Siehe s. 19-27.

im zugehörigen Festzug sassen 300 geladene Gäste, bevor die 24 Kilometer lange Strecke²⁸⁴ (s. Abb. 52) anschliessend den fahrplanmässigen Betrieb aufnahm.²⁸⁵

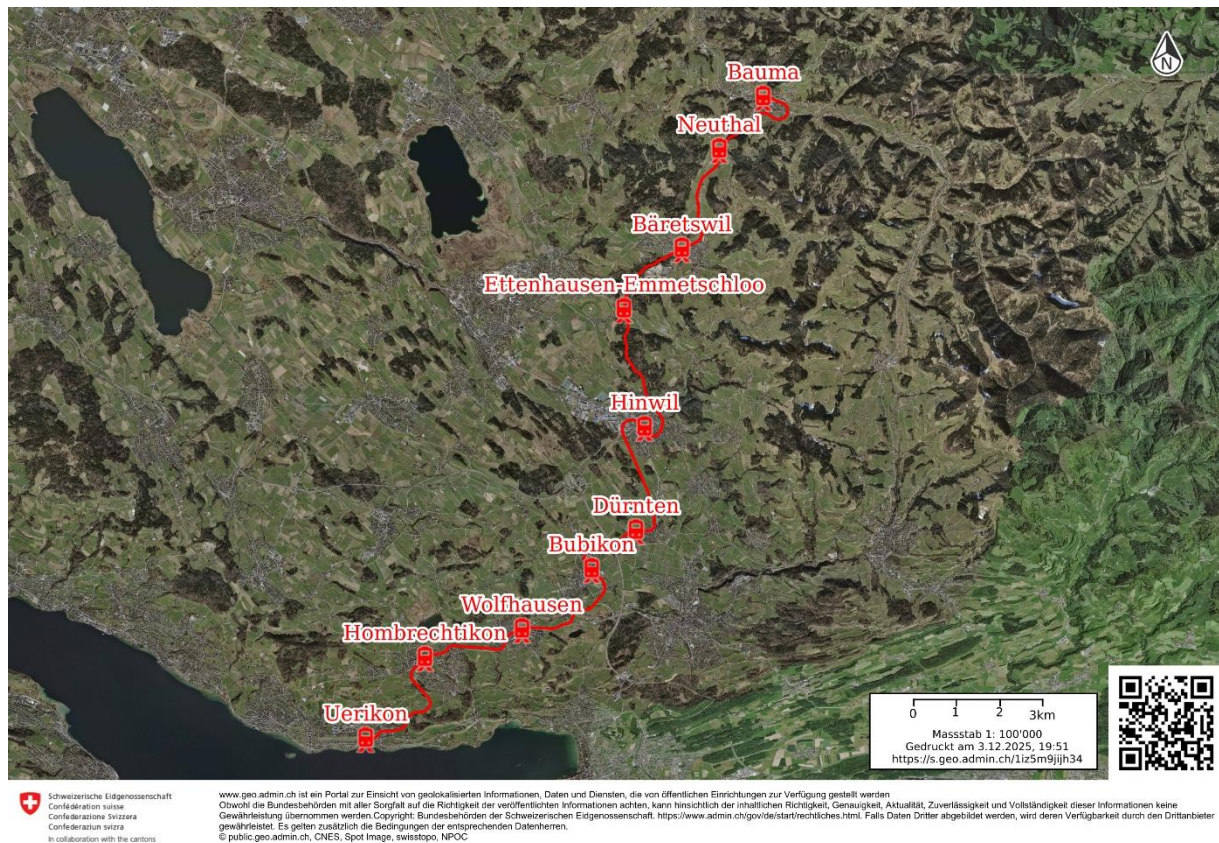


Abb. 52: Streckenkarte der Uerikon-Bauma-Bahn. Die Bahnhöfe Uerikon, Bubikon, Hinwil und Bauma sind noch in Betrieb.

3.7.2 Entwicklung und Ende der Bahnstrecke

Nach der offiziellen Eröffnung oblagen Betriebsführung und Streckenunterhalt der Tösstalbahn. Diese hatte sich zwar bisher missmutig gegenüber der UeBB gezeigt, nun übernahm sie aber dennoch diese Aufgaben und stellte der Bahn sogar ihre eigenen Lokomotiven zur Verfügung. Schon im ersten Jahr konnte die Strecke allerdings keine Gewinne erwirtschaften, ein Zugpaar wurde daraufhin gestrichen. Auch die NOB-Verstaatlichung kurz darauf beeinflusste die Linie negativ, denn so wurde ein Teil des Güterverkehrs neu über Zürich und nicht entlang der UeBB geführt, zudem musste sich die Bahn den neu gültigen SBB-Tarifen anpassen. Weitere Erdbeben und letzte Baukosten liessen bei niedrigen Passagierzahlen die Verluste stetig wachsen, sodass bereits 1903 eine ausserordentliche Sitzung zwischen UeBB, SBB, Tösstalbahn und dem Kanton zur Sanierung der Bahn stattfand. Dabei wurde unter anderem die später verworfene Umstellung auf Akkumulatorbetrieb vorgeschlagen, auch den Erben Guyer-Zellers wollte man das scheiternde Projekt in Rechnung stellen.²⁸⁶

1904 löste die Tösstalbahn schliesslich ihren Vertrag mit der defizitären UeBB auf: Diese musste nun binnen eines Jahres erstmals den gesamten Betrieb selbst übernehmen, was den Verwaltungsrat vor noch grössere Herausforderungen stellte. Als kostensparende Alternative zu den eigenen Dampflokomotiven, welche bei Streckeneröffnung durch jene der Tösstalbahn überflüssig geworden waren und die man daher an die NOB/SBB vermietet hatte, liess dieser zunächst durch die Automobilfabrik Orion ein

²⁸⁴ Vgl. Willen und Ehrbar, Uerikon – Bauma Bahn (UeBB). (Zugriff vom 2.11.2025).

²⁸⁵ Siehe s. 27-34.

²⁸⁶ Siehe s. 35-39.

experimentelles Versuchsfahrzeug mit Benzinantrieb konstruieren, welches letztendlich jedoch nicht überzeugen konnte. Als Alternative schaffte man einige Jahre darauf einen ebenfalls einzigartiger Dampftriebwagen an. Dennoch konnte die Bahn dank weitreichender Sparmassnahmen 1905 erstmals einen geringen Profit vorweisen, weshalb man die angeblich korrupte Betriebsführung der Tösstalbahn für die bisherigen Verluste verantwortlich machte. Auch in den darauffolgenden Jahren war oberste Priorität der Bahngesellschaft, diesen Erfolg aufrechtzuerhalten und die Ausgaben auf ein Minimum zu reduzieren. Der erste Weltkrieg liess anschliessend jedoch die ohnehin unbefriedigenden Passagierzahlen weiter einbrechen, zudem belasteten die hohen Kohlepreise besonders im letzten Kriegsjahr die Bahn. Diese bezog anschliessend vom Bund gleich zweimal Hilfeleistungen, welche in der Nachkriegszeit vielen Transportunternehmen angeboten wurden: Die Rückzahlung dieser zögerte die UeBB allerdings noch bis Anfang der 30er hinaus. Die früheren Zahlen erreichte man anschliessend erst 1935 wieder, dennoch fürchtete der Verwaltungsrat mittlerweile den konkurrierenden Güterverkehr auf der Strasse. Der zweite Weltkrieg reduzierte in dieser Hinsicht zwar wieder den Transport per Lastwagen, der resultierende Umsatz wurde jedoch durch einen anhaltenden Ersatzteilmangel zunichtegemacht.²⁸⁷



Abb. 53: UeBB-Eröffnungsfeier in Uerikon



Abb. 54: Letzter UeBB-Betriebstag in Hinwil



Abb. 55: SBB-Züge auf der elektrifizierten Strecke Hinwil – Bauma



Abb. 56: Museumszüge des DVZO in Bäretswil

Ein 1940 veröffentlichtes, vom Kanton Zürich beauftragtes Gutachten sprach sich zudem aus finanzieller und verkehrsplanerischer Sicht gegen die Bahn aus, beispielsweise sei «[...] nur die Gemeinde Bäretswil vollständig auf die UeBB angewiesen»²⁸⁸. Dieses harsche Urteil veranlasste den Kanton, gemeinsam mit den SBB, dem EAV sowie der betroffenen Bahn eine Kommission einzuberufen, welche sich der Zukunft der Strecke annehmen sollte. Vorgeschlagen wurde einerseits die Elektrifikation des Abschnitts Hinwil – Bauma, andererseits die Umstellung der restlichen Linie als auch

²⁸⁷ Siehe s. 39-49.

²⁸⁸ s. 56.

gleichzeitig fast aller Nebenbahnen des Zürcher Oberlandes auf Autobusbetrieb. Nach eingehender Prüfung dieser möglichen Variante wurde sie dem Stimmvolk des Kantons am 26. Mai 1946 vorgelegt. Den geplanten Streckeneinstellungen schlug jedoch auch viel Ablehnung entgegen, weshalb vor der Abstimmung ein heftiger, von zwei Aktionskomitees geführter Wahlkampf entbrannte. Letztendlich wurde die von der Kommission projektierte Lösung mit knapp 65'000 zu 44'000 Stimmen angenommen und das Teilstück zwischen Hinwil und Bauma bis zum 12. Oktober 1947 elektrifiziert. 1969 wurde der Personenverkehr dort allerdings ebenfalls eingestellt, heute bedienen nur noch Museumszüge die Strecke. Auch der Verkauf der übrigen Infrastruktur wurde schnellstmöglich umgesetzt, einzig die Schienen zwischen Bubikon und Wolfhausen verblieben. Die UeBB selbst bestand noch bis zum 22. Juni 1948, anschliessend wurde das Unternehmen auf Entscheid der Generalversammlung als letzte Bahngesellschaft verstaatlicht und somit in die SBB integriert.²⁸⁹

3.7.3 Gebäude und Erinnerungen

3.7.3.1 *Verschwundene Halte: Ritterhaus-Bad Kämmoos*

Entlang der gesamten Strecke ist abgesehen von der UeBB-Remise in Uerikon nur der winzige Bedarfshalt Ritterhaus-Bad Kämmoos restlos verschwunden, da dieser nie über ein Gebäude verfügte.

3.7.3.2 *Der DVZO*

Der Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland entstand am 25. Januar 1969, kurz vor der Einstellung des Personenverkehrs auf der von den SBB übernommenen UeBB-Teilstrecke Hinwil – Bauma. Nachdem der Verein zunächst einige Dampfloks übernehmen und betriebsfähig aufarbeiten konnte, führte er erstmals ab 1978 Dampffahrten zwischen Bauma und Bäretswil durch, welche aufgrund durchschlagenden Erfolgs und grosszügiger Unterstützung durch die SBB schon im nächsten Jahr nach Hinwil erweitert wurden.²⁹⁰ Nachdem sich die SBB bis ins Jahr 2000 immer weiter zurückgezogen hatten, stieg der Verein schliesslich zum Bahnunternehmen auf und kaufte den SBB die Strecke Bauma – Bäretswil inklusive der zugehörigen Gebäude und Infrastruktur für einen Franken ab, wodurch sie nun aber auch für deren Instandhaltung verantwortlich ist. Dank administrativer Freiheiten für Extrafahrten sowie neuem Rollmaterial kann sie jedoch einen erfolgreichen Museumsbetrieb führen.²⁹¹ Bis heute verkehrt der DVZO auf der ehemaligen UeBB-Strecke, ihr Hauptquartier hat sie in Bauma, dessen Gleisinfrastruktur sie aktuell grossflächig erweitert und saniert.²⁹²

3.7.3.3 *Hombrechtikon: Das «Bahnhöfli»*

Der ehemalige Bahnhof Hombrechtikon befindet sich im Besitz der Gemeinde und wird heute rege als kleines Café genutzt. Bis 2017 servierte hier ein Ehepaar bereits mehrmals die Woche italienische Gerichte, bevor es jedoch den Betrieb altersbedingt aufgeben musste. Im Juni desselben Jahres übernahm anschliessend der Frauenverein Hombrechtikon das Gebäude, welches dieser daraufhin renovierte und neu einrichtete. Noch bevor das Projekt überhaupt realisiert war, gewannen die Initiatoren Carolin von Kameke, Tanja Willnauer und Boni Zimmerman dank ihres durchdachten Konzepts bereits einen Wettbewerb des Dachverbands der *Schweizerischen Gemeinnützigen Frauen*.²⁹³ Nach Abschluss der Arbeiten eröffnete der *GF Hombi*²⁹⁴ im ersten Stock des alten Bahnhofs ein Vereinslokal, veranstaltete im zweiten Sprachkurse und vergab den Dritten wiederum an den Verein *Pro Hombrechtikon*.²⁹⁵

²⁸⁹ Siehe s. 53-65.

²⁹⁰ Vgl. Hauswirth, 1978 – 1991: Erste Blüte und Stagnation (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹¹ Vgl. Hauswirth, 2000-2010: Wilde Jahre als eigenständiges Bahnunternehmen (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹² Vgl. DVZO, (Projekte und Spenden:) Infrastruktur (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹³ Siehe Gasser und Tudor, «Das Kafi Bahnhöfli ist für alle da!» (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹⁴ Gemeinnütziger Frauenverein Hombrechtikon oder Verein Gemeinnützig für Hombi.

²⁹⁵ Siehe Ehrat, Das «Bahnhöfli» belebt das Dorf (Zugriff: 29.11.2025).

Das als «Kafi Bahnhöfli» bekannte Vereinslokal, in dem auch viele Bilder und Erinnerungsstücke an die UeBB hängen, wurde zunächst einmal pro Woche auch von der Stiftung Brunegg betrieben, an allen anderen Tagen arbeiteten hier Freiwillige des Frauenvereins sowie der reformierten Kirche.²⁹⁶ Ab dem 9. August 2025 übernahm die Stiftung Brunegg vollständig die gastronomische Funktion des Bahnhofs. Der Frauenverein bleibt jedoch weiterhin für das Gebäude verantwortlich und veranstaltet regelmässig verschiedene Treffen als auch gemeinnützige Veranstaltungen²⁹⁷, ferner bietet es die übrigen Räumlichkeiten zur Miete an. Eine weitere Besonderheit des alten Bahnhofs ist zudem die als «Lady» bezeichnete Bahnhofsuhr, welche ursprünglich aus Herrliberg-Feldmeilen stammt. Sie wird heute von Gemeindesaalwart Ralf Methner instandgehalten, der dieses Amt 2021 vom ehemaligen Lokführer und Experten Alois Bischofberger entgegennahm.²⁹⁸



Abb. 57: Das «Kafi Bahnhöfli», 2025

3.7.3.4 Wolfhausen und Dürnten

Nachdem der Bahnhof Wolfhausen längere Zeit leerstand, wurde hier am 3. Dezember 2005 ein Fotogeschäft eröffnet.²⁹⁹ Nach dessen Auszug belegte ein Nagelstudio den Bau.³⁰⁰ Heute befindet sich im Aufnahmegebäude das Büro der *KiTa plus* (s. s. 57, Abb. 58)³⁰¹, welche den Bahnhof entsprechend renovierte und um einen bunten Zaun ergänzte. Des Weiteren ist er als Firmensitz der *World Wide Services Group AG* sowie der *Wängu Pängu GmbH* eingetragen, gleichzeitig dient er für eine Person auch als Wohnung. Hinter dem Bahnhof liegen weiterhin Gleise, die bis heute vom Verein Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz in Frick für Spezialzüge zwischen Wolfhausen und Bubikon benützt werden³⁰², zudem sind auf dem Gleis neben dem Güterschuppen zwei alte Güterwagen abgestellt.

²⁹⁶ Siehe Gasser und Tudor, «Das Kafi Bahnhöfli ist für alle da!», 02.02.2023 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹⁷ Siehe Gasser, Kafi Bahnhöfli ganz in Brunegg-Hand, 04.09.2025 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹⁸ Vgl. Huber, Die «Lady» vom Bahnhöfli gerät in neue Hände, 24.05.2021 (Zugriff: 29.11.2025).

²⁹⁹ Vgl. Marty-Brunner, Homepage Picture Design (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰⁰ Vgl. Doll, über mich (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰¹ Vgl. KiTa plus, Kontakt (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰² Vgl. dsf-koblenz, Zug «Wolfhuuser-Bahn» (Zugriff: 29.11.2025).

2020-2021 fand ein heftiger Abstimmungskampf in der Gemeinde Bubikon über die Zukunft des besagten Streckenrest zwischen Wolfhausen und Bubikon sowie dessen Wiederaufnahme in den kommunalen Richtplan statt: Letztendlich wurde jedoch beschlossen, die Verbindung trotz fehlendem Anschluss an das SBB-Netz³⁰³ beizubehalten.³⁰⁴

Der Bahnhof Dürnten wurde nach Einstellung der UeBB durch Schreinermeister Ernst Schoch 1950 aufgekauft, der das Gebäude sowohl um eine Garage als auch eine Werkstatt erweiterte. Nach dessen Tod 1976 wurde das Gebäude als Wohnung respektive Ferienwohnung verwendet, im Jahr 2000 übernahm Schochs Sohn Ueli Schoch den alten Bahnhof aus einer Erbengemeinschaft. Er führte anschliessend dringend benötigte Reparatur- und Renovationsarbeiten durch.³⁰⁵ Heute wird das Gebäude als Wohnhaus verwendet (s. Abb. 59).



Abb. 58: Wolfhausen, 2025



Abb. 59: Dürnten, 2025

3.7.3.5 Ettenhausen-Emmetschloo und Bäretswil

Der Bahnhof Ettenhausen-Emmetschloo wird heute «als *Wochenendhäuschen in Privateigentum*»³⁰⁶ genutzt und befindet sich als letztes Stationsgebäude des «*kleinen Typs*»³⁰⁷ in einem eher schlechten Zustand (s. s. 58, Abb. 60), zudem ist er sichtlich unaufgeräumt. Aufgrund Renovationsarbeiten oder als Frostschutz ist des Weiteren der Güterschuppen auf fast allen Seiten mit einer Plastikplane bedeckt.

Der Bahnhof Bäretswil gehört dem DVZO, weshalb eine Nutzung ausserhalb des Museumsbahnbetriebs ausblieb. Er wurde 2007 renoviert und in seinen Ursprungzustand zurückversetzt (s. s. 58, Abb. 61), wobei dank des Malermeisterverbandes Zürich auch der Güterschuppen saniert werden konnte.³⁰⁸ Zudem befindet sich neben dem Gebäude ein originales Stellwerk Typ *Bruchsal J* aus Uttwil, welches zukünftig den Bahnhof sichern soll. Konkrete Daten und Pläne für dieses Projekt existieren allerdings noch nicht.³⁰⁹

³⁰³ Vgl. Gemeinde Bubikon, Ergänzende Informationen zum Entscheid Stammgleis, 27.01.2020 (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰⁴ Siehe IG Stammgleis, Aktuelles (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰⁵ Siehe Baumann, Zeuge vergangener Zeit: der UeBB-Bahnhof Dürnten, in: Dürntner, Nr. 53 vom November 2009, s. 30f., unter: ortskundlichesammlung.ch (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰⁶ DVZO, Eisenbahnstrecke Bauma – Hinwil (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰⁷ Ebenda.

³⁰⁸ Vgl. DVZO, Bahnhof Bäretswil (Zugriff: 29.11.2025).

³⁰⁹ Vgl. DVZO, Infrastruktur (Zugriff: 29.11.2025).



Abb. 60: Ettenhausen-Emmetschloo, 2025



Abb. 61: Bäretswil, 2025

3.7.3.6 Neuthal

Auch der 1958 durch die SBB um einen zweiten Stock erweiterte Bahnhof Neuthal gelangte in DVZO-Besitz. Dort übernahmen ihn der ehemalige Vereinspräsident Markus Wildi gemeinsam mit seiner Frau Maja Wildi: Die beiden hatten bereits zuvor den an das Aufnahmegebäude angrenzenden Güterschuppen für den Transport von Hilfsgütern während des Balkankrieges genutzt. Nun schlug Frau Wildi jedoch vor, das Gebäude in ein Bistro zu verwandeln, weshalb das Paar nach einer Grundreinigung sowie erneuerten Einrichtung einen ersten Probetrieb des zukünftigen *wildi bistro-schuppe* durchführte. Die kantonalen Behörden, welche man nicht über das Projekt informiert hatte, konnten nach einer im Bistro abgehaltenen Sitzung ebenfalls überzeugt werden. Nach Ende des Probetriebs wurde das gesamte Gebäude generalsaniert, teilweise umgebaut und um Anschlüsse für eine neue Küche ergänzt. Auch viele Andenken an die Eisenbahn durften dabei nicht fehlen. Als Lager und Toilette nutzten die beiden einen ausrangierten Güterwagen der ehemaligen Mittel-Thurgau-Bahn, für den sogar weitere Schienen auf dem Stationsgelände errichtet wurden. Nachdem zuletzt eigene Parkplätze angelegt werden mussten, folgte die offizielle Eröffnung schliesslich im August 2004 (s. Abb. 62). Das Bistrot wurde öffentlich und äusserst erfolgreich bis zum 29. Oktober 2023 geführt, aus altersbedingten Gründen ist es heute allerdings nur noch auf Anfrage buchbar. Das Paar lebt weiterhin im oberen Stock des Gebäudes.³¹⁰ Neben dem Bahnhof befindet sich des Weiteren der sogenannte Barrierenposten 98a als «original eingerichtetes Wärterhaus», ein Schweizer Unikat (s. Abb. 63).³¹¹



Abb. 62: Der «wildi-bistro-schuppe»



Abb. 63: Barrierenposten 98a

³¹⁰ Siehe Wildi, Maja; Wildi, Markus, Homepage (Zugriff: 29.11.2025).

³¹¹ Siehe DVZO, Haltestelle Neuthal (Zugriff: 29.11.2025).

3.8 Alte Stoosbahn

3.8.1 Ursprünge und anfänglicher Betrieb der alten Stoosbahn

3.8.1.1 Die Brunnen-Morschach-Bahn

Der Bau einer Bahn auf den Stoos schien erstmals 1881 greifbar, als der Bundesrat die Konzession für eine elektrische Zahnradbahn zwischen Brunnen und Fronalpstock erteilte.³¹² Mit dieser Strecke erhofften sich insbesondere die 1869 respektive 1874 eröffneten Grand Hotels in Axenfels³¹³ und Axenstein³¹⁴ einen modernen und glamourösen Zubringerdienst, von dem auch die anderen Bergdörfer touristisch profitieren könnten. Aufgrund der ungesicherten Finanzierung plante man die Konstruktion zunächst in drei Etappen, von denen letztendlich jedoch nur der 17 Jahre später separat konzessionierte Abschnitt Brunnen – Morschach – Axenstein verwirklicht wurde.³¹⁵ Die so geborene Brunnen-Morschach-Bahn (BrMB). verkehrte nach ihrer Eröffnung 1905 noch bis 1969: Zu diesem Zeitpunkt waren die einst prachtvollen Hotels allerdings bereits wieder abgerissen. Während ihrer gesamten Existenz amtierte ein Herr Otto Klein als Betriebsleiter, der bei Einstellung der Linie 95 Jahre alt war.³¹⁶ Heute erinnern nur vereinzelte Reste des Trassees, ein Tunnel sowie ein als Denkmal aufgestelltes Schienenstück an die Strecke.³¹⁷

3.8.1.2 Die alte Stoosbahn

1924 machte sich der Besitzer des Kurhauses Stoos mittels eines Initiativkomitees erneut für eine Bahnverbindung auf den Berg stark. Diese erhielt allerdings erst 1930 im Rahmen einer durch Ingenieur Peter und seinem Nachfolger Ingenieur Dürrer projektierten Standseilbahn die Konzession, denn eine Erweiterung der Brunnen-Morschach-Bahn wurde weiterhin als zu kostspielig angesehen. Als Ausgangspunkt wählte man Schlattli im Muotatal, eine im Vergleich zur BrMB eher abgelegene Talstation.³¹⁸ Mit dem Bau wurde gleichzeitig mit der Gründung der Drahtseilbahn Schwyz-Stoos AG³¹⁹ zwei Jahre später begonnen: Obschon dieser das anfängliche Budget von 700'000 Franken um rund 300'000 Franken sprengte³²⁰ und in den Medien kritisch über einen zu kleinen Tunnel sowie einen Seilriss berichtet wurde, konnte die beauftragte Firma Prader & Cie. die Bahn im März 1933 erfolgreich fertigstellen (s. s. 60, Abb. 64). Die mit einer Steigung von maximal 78.14% damals zweitsteilste Standseilbahn der Schweiz wurde schliesslich am 19. August desselben Jahres eröffnet³²¹: Allein am ersten Sonntag transportierte sie über 1000 Personen, im Verlauf der nächsten Woche weitere 2500.³²² Diesen Erfolg konnte sie auch über die nächsten Jahre aufrechterhalten, selbst während des zweiten Weltkriegs steigerten sich die

³¹² Vgl. Lüthy-Pavan und Straka, Brunnen-Morschach-Axenstein-Bahn (Zugriff: 23.11.2025).

³¹³ Vgl. Immoos, B. und Immoos, R., Das Palace Hotel Axenfels zur Zeit der Belle Epoque, das zweite grosse Hotel in Morschach (Zugriff: 23.11.2025).

³¹⁴ Vgl. Keller, Die Geschichte des Axensteins (Zugriff: 23.11.2025).

³¹⁵ Vgl. Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach, in: Schweizerische Bauzeitung, 1905, Band 46, Heft 10, s. 121 (Zugriff: 23.11.2025).

³¹⁶ Vgl. Lüthy-Pavan und Straka, Brunnen-Morschach-Axenstein-Bahn (Zugriff: 23.11.2025).

³¹⁷ Siehe Willen und Ehrbar, Brunnen – Morschach Bahn (BrMB). (Zugriff: 23.11.2025).

³¹⁸ Siehe Die Stoosbahn, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 1490 vom 19. August 1933 (Zugriff: 24.11.2025).

³¹⁹ Vgl. Immoos, Jubiläums-Fahrt für 80 Rappen (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁰ Vgl. Eröffnung der Stoosbahn, in: Der Bund, Nr. 387 vom 21. August 1933 (Abend-Ausgabe), s. 3 (Zugriff: 24.11.2025).

³²¹ Vgl. Die Stoosbahn, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 1490 vom 19. August 1933 (Zugriff: 24.11.2025).

³²² Vgl. Schwyz, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 239 vom 4. September 1933, s. 3 (Zugriff: 24.11.2025).



Abb. 64: Die Stoosbahn in ihren anfänglichen Betriebsjahren

Passagierzahlen.³²³ Zudem zahlte die Bahn trotz eines schweren Lawinenunglücks 1945³²⁴ dank ihrer wirtschaftlichen Sicherheit bald erste Dividenden aus³²⁵, 1952-56 folgten kleinere technische Verbesserungen.³²⁶ 1967 entschied sich die Generalversammlung der Aktiengesellschaft dazu, für 4.1 Millionen Franken die Strecke zu generalsanieren, neue Gebäude zu errichten, schnellere Antriebe zu installieren sowie grössere Aussichtswagen zu beschaffen³²⁷, um der zunehmenden Menge an Wintersportlern gewachsen zu sein. 1968 konnte so bereits die neue Talstation eingeweiht werden³²⁸, zudem baute man den neuen Antrieb der ebenfalls zu ersetzenden Bergstation direkt hinter den alten, um bis zur Umstellung dessen Betrieb und damit den der Bahn aufrechtzuerhalten.³²⁹ Der Abschluss der im Mai 1970 begonnenen Arbeiten an der Strecke selbst, welche nun dennoch eine Betriebseinstellung erzwingen, verzögerte sich allerdings mehrmals: Trotz einer durch die Bevölkerung lancierten Resolution³³⁰ konnte die Bahn erst am 7. August wiedereröffnet werden.³³¹ Im Februar und März 1985 nutzte der aufgebotene Zivilschutz die Stoosbahn aufgrund der kritischen Wasserversorgung des Bergdorfes für den Transport

³²³ Vgl. Schwyz, in: Thurgauer Zeitung, Nr. 136 vom 13. Juni 1942 (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁴ Vgl. Lawinen, in: Neue Zürcher Zeitung, 166. Jahrgang, Nr. 186 vom 1. Februar 1945 (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁵ Siehe Schwyz: Notizen aus dem Schwyzerland, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 199 vom 28. August 1950 (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁶ Vgl. Immoos, Jubiläums-Fahrt für 80 Rappen (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁷ Die Stoosbahn wird umgebaut, in: Walliser Volksfreund, 48. Jahrgang, Nr. 100 vom 29. Juni 1967 (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁸ Siehe Stoosbahn: Grosszügiger Um- und Neubau, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 16 vom 21. Januar 1971 (Zugriff: 24.11.2025).

³²⁹ Siehe Internationale Seilbahn-Rundschau, Stoosbahn – Eine Standseilbahn der Extraklasse (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁰ Vgl. Auf dem Stoos ist man böse, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 163 vom 16. Juli 1970 (Zugriff: 24.11.2025).

³³¹ Vgl. Die Stoosbahn fährt wieder, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 182 vom 7. August 1970 (Zugriff: 24.11.2025).

von bis zu 240 Kubikmeter Wasser pro Nacht, verteilt auf 44 Fahrten.³³² 1991 musste die Bahn aufgrund von Schneemangel und daher ausbleibenden Touristen erstmals Verluste verzeichnen³³³, zudem näherte sie sich nach der Jahrtausendwende dem Ende ihrer 80-jährigen Konzession.³³⁴

3.8.2 Die neue Stoosbahn

2003 und 04 wurde erstmals die Zukunft der Bahn diskutiert, wobei man sich gegen die Sanierung der bestehenden Infrastruktur zugunsten einer neuen Strecke entschied.³³⁵ 2009 beantragte die inzwischen umbenannte Stoosbahnen AG eine Verlängerung der Konzession um vorerst drei Jahre, um weitere Optionen zu prüfen. Letztendlich beschloss man den Bau einer konzeptuell ähnlichen, aber rundum modernisierten und innovativen Standseilbahn, deren projektierte Talstation rund 400m von der alten Bahn entfernt ins hintere Schlattli verschoben wurde. Auch die Bergstation erhielt während der Planung einen zentraleren Standort. Auf der resultierenden Streckenlänge von neu 1.8km müssten so 744 Höhenmeter bei einer Maximalsteigung von 110% überwunden werden (s. Abb. 65), was die neue Stoosbahn zur steilsten Standseilbahn der Welt küren würde. Die Kosten des ehrgeizigen Projektes wurden mit 43 Millionen Franken beziffert, welche grösstenteils Bund, Kantone und Gemeinde trugen.³³⁶ Der Baubeginn der zweiten Stoosbahn erfolgte schliesslich am 22. September 2012³³⁷, die Fertigstellung wurde für Ende 2015 angesetzt. Schwierigkeiten beim Tunnelbau aufgrund der grossen Steigung sowie Streitigkeiten zwischen der Stoosbahnen AG und der Baufirma Implenia AG resultierten jedoch in einer Verzögerung von zwei Jahren.³³⁸ Zudem waren die Kosten zwischenzeitlich auf 52 Millionen Franken gestiegen, bis zu Bauende verdoppelten sie sich sogar auf 88 Millionen Franken.³³⁹ Die feierliche und prominent besuchte Eröffnung der einzigartigen Rekord-Bahn fand schliesslich am 17. Dezember 2017 statt und verlief fehlerfrei.³⁴⁰ Auch das erste Geschäftsjahr der bis heute äusserst erfolgreichen Stoosbahn konnte dank einer Zunahme der Passagierzahlen um 40.6% die Aktionäre überzeugen.³⁴¹

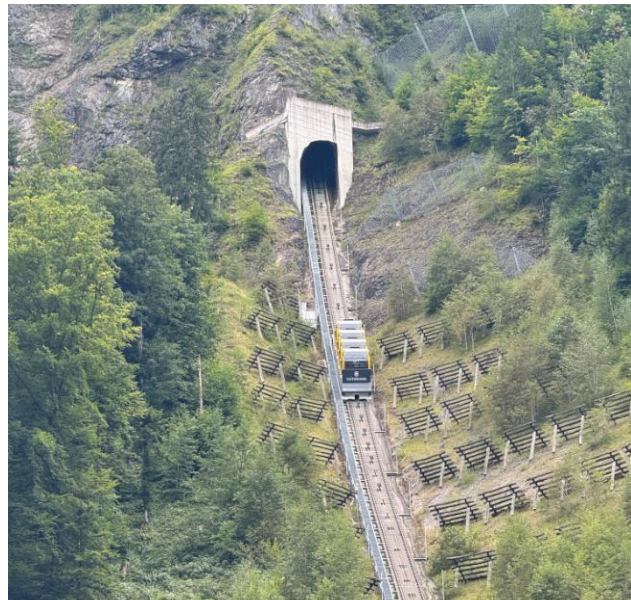


Abb. 65: Die Steilstrecke der neuen Stoosbahn

³³² Siehe Wassertransport mit der Stoosbahn rollt, in: Nidwaldner Tagblatt, Nr. 49 vom 1. März 1982 (Zugriff: 24.11.2025).

³³³ Vgl. Verlust bei Stoosbahn, in: Nidwaldner Tagblatt, Nr. 132 vom 11. Juni 1991 (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁴ Vgl. Bundesbeschluss über die Konzession einer Standseilbahn von Schwyz nach dem Stoos, in: Bundesblatt, 82. Jahrgang, Band I, Nr. 11 vom 12. März 1930, s. 183 (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁵ Vgl. Internationale Seilbahn-Rundschau, Stoosbahn – Eine Standseilbahn der Extraklasse (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁶ Siehe Regierungsrat des Kantons Schwyz, Investitionsbeitrag an die Stoosbahnen AG, Beschluss Nr. 899/2012 (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁷ Vgl. Baublatt-Redaktion, Bau der neuen Stoosbahn beginnt (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁸ Vgl. Grimm, Stoosbahnen: Probleme und Verzögerungen beim Bau der neuen Stoos-Bahn (Zugriff: 24.11.2025).

³³⁹ Vgl. SRF-Redaktion, Neue Stoosbahn kostet doppelt so viel wie ursprünglich geplant (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴⁰ Siehe SRF-Redaktion, Die Einweihung ist geglückt (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴¹ Vgl. htr-Redaktion, Neue Stoosbahn sorgt für ein Rekord-Geschäftsjahr (Zugriff: 24.11.2025).

3.8.3 Verbleib der alten Stoosbahn

Mit der Inbetriebnahme der neuen Stoosbahn schlug gleichzeitig die letzte Stunde des nun 84-jährigen Originals, welches noch am selben Tag um 19:33³⁴² nach einer abschliessenden Fahrt eingestellt wurde.³⁴³ Die Vorarbeiten für den Rückbau der technischen Infrastruktur begannen wenig später, sobald die alte Bahn nicht mehr als Back-up instandgehalten werden musste: Die Stoosbahnen AG plante, auf dem ehemaligen Trasse eine Trinkwasser-Druckleitung zu verlegen, vor der Bergstation wurden früh entsprechende Leitungen installiert.³⁴⁴ Nach Abriss der Schienen folgte ein kleineres Rohr entlang der gesamten Strecke, die somit als einziger Lost Place in meiner Arbeit zur Erfüllung von Grundbedürfnissen umfunktioniert wurde. Für die restliche Bahninfrastruktur veranstaltete die Stoosbahnen AG Anfang Februar 2019 eine öffentliche Auktion und versteigerte praktisch alle der Bahn zugehörigen Gegenstände. Darunter befanden sich auch die zwei Ende der 60er bestellten, mittlerweile als «Grossmutter» bekannten Wagen³⁴⁵, welche zuvor das Verkehrshaus in Luzern abgelehnt hatte.³⁴⁶ Stattdessen erwarb sie nun der Geschäftsführer der Immobilienfirma Tinoph AG, Christoph Schob, für 3000 Franken. Er plante, die beiden Wagen erneut auf den Stoos zu transportieren und anhand der Pläne eines Schwyzer Architekturbüros in den einzelnen Wagenkabinen winzige Hotelzimmer einzurichten; eine Baugenehmigung lag bereits vor.³⁴⁷ Wenige Tage nach der Auktion wurden die Wagen tatsächlich von den Schienen gehoben und auf dem Parkplatz neben der ehemaligen Talstation platziert (s. Abb. 67)³⁴⁸, allerdings hat sie seither niemand abgeholt. Glücklicherweise befinden sie sich noch heute in gutem Zustand, was die zukünftige Realisierung eines solchen Projektes weiterhin offenlässt; zudem lassen sie sich sogar betreten. Die Talstation wurde derweil zu einer Lagerhalle umgebaut und grösstenteils unverändert belassen (s. Abb. 66), wodurch sie stellenweise verfallen ist. Die Räumlichkeiten werden heute unter anderem von Ehrenamtlichen zur Sammlung und zum Abtransport von Sachspenden und Hilfsgütern genutzt.



Abb. 66: Talstation der alten Stoosbahn mit Trasse im Hintergrund, 2025



Abb. 67: Die zwei ehemaligen Panoramatriebwagen der Stoosbahn, 2025

³⁴² Vermutlich eine schöne Referenz an das Eröffnungsjahr.

³⁴³ Vgl. Der Bund, Neue Stoos-Bahn hat Jungfernfahrt hinter sich (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴⁴ Siehe Clavadetscher, STOOS: Verkehrshaus lehnt «Geschenk» ab (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴⁵ Vgl. SRF, Die alte Stoosbahn kommt unter den Hammer (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴⁶ Siehe Clavadetscher, STOOS: Verkehrshaus lehnt «Geschenk» ab (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴⁷ Siehe Pestalozzi, Stoosbahn-Kabinenhotel (Zugriff: 24.11.2025).

³⁴⁸ Vgl. Gick, Die alte Stoosbahn wird in Schwyz aus den Angeln gehoben (Zugriff: 24.11.2025).

Die Bergstation wurde dagegen an einen Investor verkauft, vermutlich die Aureus Immobilien AG.³⁴⁹ Diese sah vor, die Station grundlegend umzubauen und darin zunächst neun³⁵⁰, in späteren Plänen nur acht Wohnungen einzurichten. Die je drei 3.5- und 2.5- sowie zwei 4.5-Zimmer-Wohnungen sollten in einem modern-alpinen Stil mit prägnanten Holzverkleidungen gestaltet werden.³⁵¹ Diese Arbeiten fanden anders als das projektierte Hotel tatsächlich statt, die neuen Erst- respektive Ferienwohnungen scheinen inzwischen bewohnt zu sein.

4 Schlusswort

Diese Arbeit hat zunächst in Bezug auf die erste Leitfrage ein Inventar von 400 eingestellten Bahnhöfen hervorgebracht, von denen heute noch 194 existieren. Das Schicksal dieser verbliebenen Bahnhöfe wurde im Best-of anhand 12 konkreter Beispiele detailliert aufgearbeitet. Dabei stellte sich heraus, dass trotz unterschiedlicher Ausgangslagen und Vorgeschichten die Einstellung von Bahnhöfen und Strecken einem immer wiederkehrenden Strickmuster folgt, was mit der Beantwortung der zweiten Leitfrage einhergeht. Allerdings kann man hier zwischen zwei allgemeinen Kategorien unterscheiden: a) Stilllegung einer finanziell instabilen schmalspurigen Privatbahn und darauffolgender Busersatz und b) Einstellung einer Normalspurbahn oder eines Bahnhofs durch Unrentabilität oder Irrelevanz im Schienennetz aufgrund einer alternativen Streckenführung. Bezugnehmend auf a) lässt sich insbesondere der Einfluss der Autolobby und die untätige, teils sogar blockierende Haltung des Bundes in Sachen Bahnpolitik während der 40er- bis 70er-Jahre erkennen. Dies führte trotz der Bedeutung von Privatbahnen im Pendlerverkehr zu einer Bevorteilung des angeblich kosteneffizienter und flexibler zu betreibenden Bus- und Privatverkehrs. Des Weiteren lässt sich die Irrelevanz normalspuriger Strecken oft bis auf die Anfänge der Eisenbahn und die bereits erwähnte Konkurrenz der frühen grossen Privatbahnen zurückführen, deren Strecken nach Gründung der SBB nie in Ausbauplänen zweckmässig integriert wurden. Die anschliessende Entwicklung der Bahnhöfe unterscheidet sich dagegen stark, was auf unterschiedlichen regionalen Bedürfnissen und Strukturveränderungen beruht. Gesellschaftlich sinnvolle Umnutzungen entstanden jedoch meist durch die kreativen Bemühungen und das Engagement der Bevölkerung auf privater Ebene, welche in ehrenamtlicher Arbeit oder aber dank der Unterstützung der Gemeinden umgesetzt werden konnten. Ehemalige, nach 1980 eingestellte Bahnhöfe der SBB werden allerdings bis zu neuen Lösungen bereits nach dem von Frau Meder und Herr Glauser vorgestellten Prozedere zwischengenutzt. Gebäude von stillgelegten Privatbahnen liegen hingegen längere Zeit brach, erleben aber nach ihrem Dornröschenschlaf eine oftmals interessantere Umnutzung. Abschliessend kann man festhalten, dass Lost Places immer ein aktuelles Thema sein werden, da einerseits die frühere Bedeutung dieser im Bahnbetrieb nur selten vergessen geht, andererseits die zurückbleibende bauliche Substanz sich perfekt für innovative Projekte eignet.

Insgesamt schafft diese Arbeit eine veritable Grundlage für mögliche Ergänzungsforschungen: Einerseits könnte konkret der kulturelle Aspekt einer historisch-architektonischen Aufarbeitung der Lost Places in Kombination mit weiteren persönlichen Interviews die lokale Bedeutung der Gebäude ausleuchten. Andererseits könnte aus einer technischen Perspektive die Infrastruktur des Güterverkehrs und die daraus resultierenden Lost Places genauer behandelt werden. Ebenfalls wäre beispielsweise anhand eingestellter Strassenbahnnetze und -strecken auch die Analyse der Entwicklung des Individualverkehrs im städtischen Umfeld möglich. Insgesamt könnten aber auch die Leitfragen dieser Arbeit geschärft werden, gerade bezogen auf die erste und zweite, um eine ausführlichere Lost-Place-Sammlung zu erhalten und die Gründe für deren Einstellung noch genauer zu präzisieren.

³⁴⁹ Vgl. Aureus Immobilien AG, Attraktives Wohnen im Naturparadies (Zugriff: 24.11.2025).

³⁵⁰ Vgl. Clavadetscher, STOS: Verkehrshaus lehnt «Geschenk» ab (Zugriff: 24.11.2025).

³⁵¹ Vgl. Aureus Immobilien AG, Attraktives Wohnen im Naturparadies (Zugriff: 24.11.2025).

Für mich stellte diese Arbeit ein wahrgewordenes Herzensprojekt dar. Zwar hat sich mir die Komplexität und Vielschichtigkeit meines Themas erst nach viel Recherche eröffnet, ich konnte diese jedoch meiner Meinung nach mithilfe des eher unkonventionellen Best-ofs gut verarbeiten. Zudem verbesserte ich meine Fähigkeiten im Umgang mit den vielfältigen Archivangeboten der Schweiz sowie mein Gespür bei der Suche nach geeigneter Fachliteratur. Diese teilweise sehr aufwändige, beinahe detektivische Arbeit hat mir allerdings nur zusätzlich Freude bereitet. Gerade bei einem solchen Thema mit eher offenen Leitfragen konnte ich des Weiteren lernen, meine Methodik so zu verfeinern, dass die Arbeit möglichst sinnvoll begrenzt wird, einerseits aus planerischer, andererseits aber auch aus inhaltlicher Sicht. Ferner ermöglichte mir meine Recherche auch, mehrere Reisen innerhalb der Schweiz durchzuführen und so die aufgegebenen Bahnhöfe wie Strecken mit eigenen Augen sehen zu können, was meinen Umgang mit diesen nur noch persönlicher gestaltete. Von einem historischen Standpunkt aus faszinierte mich zudem insbesondere der erbitterte Konkurrenzkampf in den Anfangsjahren der Schweizer Eisenbahn, weshalb dieser auch mehrmals in der Arbeit hervorgehoben wird. Gleichzeitig waren die Entstehungsgeschichten der verschiedenen schmalspurigen Privatbahnen beinahe inspirierend, da diese oft im Pioniergeist einiger weniger Visionäre ihren Ursprung fanden. Enttäuschend war hingegen die Abwehrhaltung des Bundes gegenüber der Bahn Mitte des 20. Jahrhunderts, nachdem man nur wenige Jahrzehnte zuvor dieses Verkehrsmittel als die Zukunft der Mobilität gefeiert hatte. Glücklicherweise ist die Bahn heute wieder sehr gefragt, doch ihre frühere Diversität wird sie wohl nie wiedererlangen. Dies liegt unter anderem daran, dass die damaligen Bauprojekte äusserst schnell und ohne die heute durchaus sinnvollen bürokratischen als auch sicherheitstechnischen Hürden umgesetzt werden konnten. Zuletzt war meine Arbeit ziemlich herausfordernd, wobei ich jedoch auf die Unterstützung von sowohl alten als auch bei meiner Recherche neu gewonnenen Kontakten zählen durfte.

5 Danksagung

An erster Stelle möchte ich meinen Eltern danken, die mir während der gesamten Entstehung dieser Arbeit unterstützend zur Seite standen und seit jeher meine Leidenschaft für die Eisenbahn unterstützen. Speziell möchte ich mich bei meiner Mutter für ihre andauernde Zuversicht, unaufhaltsame Motivation und linguistischen Weitblick bedanken. Auch meinem Vater danke ich für sein technisches Knowhow, unter anderem als Expeditionspartner zu den Lost Places, sowie seinen unbeirrbareren Fokus.

Ebenfalls möchte ich meinem Geschichtslehrer Dr. Phillip Schaufelberger danken, der diese Arbeit als fachkundige Betreuungsperson mit Rat und Tat unterstützt hat und sowohl während der Ferien als auch am Wochenende bei Fragen für mich zur Verfügung stand.

Des Weiteren will ich Odile Meder von der SBB danken, die mir nicht nur einen ausführlichen Überblick über das SBB-Prozedere gab, sondern auch den Kontakt mit Armand Glauser herstellte: Bei ihm bedanke ich mich gleichermassen für seine sehr detaillierten und mit Quellen ergänzten Erklärungen sowie für das Korrekturlesen des Kapitels über die SBB.

Mein Dank gilt im Übrigen Daniela Fassora vom Ur Barachin, die mich über Monate hinweg über ihren Laden sowie die Geschichte der LCD äusserst freundlich und hilfsbereit informierte.

Auch möchte ich mich bei Matthias Brantschen von der Gemeindeverwaltung Grono bedanken, der mir freundlicherweise die aktuellen Baupläne für den dortigen Bahnhof zukommen liess.

Zudem will ich Ursula Rosa von der Gemeindeverwaltung Lostallo danken, die mich mittels Aussen- und Innenaufnahmen sowie genauer Angaben über den Zustand des dortigen Bahnhofsgebäude aufklärte.

Ebenso danke ich Solal Rozenblum und Shirli Porath für ihre unterstützende Übersetzungsarbeit.

Des Weiteren bedanke ich mich bei Edmondo Fasani vom Centro Culturale Soazza, der mir bei jeglichen Fragen über die Bibliothek und deren Geschichte zur Seite stand.

Mein Dank gilt ferner Yvain Le Gall, mit dem ich mich bis spät in die Nacht über die Arbeit austauschen konnte und der mich dank seiner mentalen Unterstützung immer weiter angespornt hat.

Danken möchte ich auch Joel Kaufmann, der mich neben Vitus Lübcke und Cyrill Hürbi, denen ich ebenfalls danke, nicht nur zu den Lost Places im Tessin begleitet hat, sondern auch einen wertvollen Beitrag als talentierter Drohnenpilot und Fotograf leistete.

Gleichermassen bedanken möchte ich bei León Grandjean für seinen Beistand während der gesamten Arbeit sowie für unsere geteilte Bahnleidenschaft.

Im Übrigen danke ich Christian Rohr von der Universität Bern, der mir freundlicherweise beim Trainbase.ch-Projekt weiterhalf, welches leider nicht in dieser Arbeit Verwendung fand.

Auch danke ich meiner Klavierlehrerin Solvejg Henkhaus, die mir in ihren Lektionen hervorragende Ratschläge in den letzten Wochen dieser Arbeit gegeben hat.

Zuletzt danke ich Linus Bloch, der mir als mein ältester Freund schon immer in jeglichen Situationen beigestanden hat.

6 Literaturverzeichnis

Informationen zu den Quellen: Zeitungs- und Zeitschriftenartikel aus Archiven ohne Autornamen werden unter ihrer jeweiligen Zeitung aufgelistet und wurden durch deren Redaktion verfasst, solche mit Autornamen folgen unter «Weitere».

6.1 Quellen

6.1.1 Anfragen per E-Mail

- Brantschen, Matthias, Angestellter Gemeindekanzlei und technisches Büro Grono, E-Mail vom 20.10.2025.
- Fasani, Edmondo, Sekretär Kulturzentrum Soazza, E-Mails vom 08.09.2025 und 09.09.2025.
- Fassora, Daniela, Repräsentantin Ur Barachin, E-Mail vom 14.10.2025.
- Glauser, Armand, SBB Infrastruktur: Prozessmanager „B: Bahnnetz dimensionieren“, E-Mail vom 16.09.2025.
- Jäggi, Caroline, Gemeindeschreiberin Etziken, E-Mail vom 29.10.2025.
- Meder, Odile, SBB Infrastruktur: Leiterin Konzepte und Netzplanung (heute: SBB Cargo: Planung und Steuerung), E-Mail vom 08.09.2025.
- Rosa, Ursula, Gemeinsekretärin Lostalio, E-Mail vom 29.10.2025.

6.1.2 Filmquellen

- Bülach-Baden-Bahn, in: Tele M1, Tele M1 Report, Erstausstrahlung 15.07.2020, 18.15 Uhr (Dauer: 5'28"), unter: <https://www.telem1.ch/tele-m1-report/buelach-baden-bahn-136293221> (Zugriff: 26.11.2025).

6.1.3 Schriftliche Quellen

- Bärtschi, Hans-Peter, Inventar historischer Bahnhöfe. Derendingen, o. O. o. J., PDF unter: www.sbbarchiv.ch/Dateien/113/D565138.pdf (Zugriff: 02.12.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter, Inventar historischer Bahnhöfe. Rüti bei Büren, o. J., PDF unter: <https://www.sbbarchiv.ch/Dateien/113/D565279.pdf> (Zugriff: 07.12.2025).
- Cereghetti & Bruni Architetti SA, Ogetto: Rilievo stazione di Grono, 6537 Grono.
- Gemeinde Mesocco, Messaggio municipale al Consiglio comunale del 27 agosto 2020, 27.08.2020, unter: https://www.mesocco.swiss/attachments/mesocco_/article/392/200827me.pdf (Zugriff: 03.12.2025).

- Gemeinde San Vittore, Informazione, 2023, PDF unter:
https://www.sanvittore.ch/attachments/sanvittore_/article/789/Trasloco%20Cancelleria.pdf (Zugriff: 30.11.2025).
- Gemeinde San Vittore, Stabile Ex Stazione Ferrovia Retica, Ristrutturazione, 02.04.2019, PDF unter:
https://www.sanvittore.ch/attachments/sanvittore_/article/153/Assemblea%2002.04.2019%20-%20trattanda%20Nr.%205.pdf (Zugriff: 30.11.2025).
- Marti, Yves, Informationsveranstaltung, 27.05.2024, unter:
<https://www.bueren.ch/de/Informationsveranstaltung-Radwegprojekt-und-Revision-GO.pdf> (Zugriff: 24.10.2025).
- Stauffacher & Studach Raumentwicklung AG; Gemeinde Cama, Linea guida territoriale comunale – Comune di Cama, Cama 2023, PDF unter:
https://www.cama.swiss/attachments/cama_/article/402/Linea%20Guida%20territoriale%20comunale%20-14.02.2023.pdf (Stand: 14.02.2023, Zugriff: 30.11.2025).
- Stephenson, Robert; Swinburne, Henry, Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten, Herrn R. Stephenson und H. Swinburne, über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, Bern 1850, unter: <https://era-prod11.ethz.ch/zut/content/zoom/6283996> (Zugriff: 01.12.2025).
- RhB, Geschäftsbericht 2016, o. O. o. J., PDF unter:
https://www.rhb.ch/de/fileadmin/user_upload/redaktion/Ueber_die_RhB/Unternehmen/Dokumente/Geschaeftsberichte/Geschaeftsbericht_2016_der_Rhaetischen_Bahn.pdf (Zugriff: 20.10.2025).

6.1.4 Zeitungsartikel

Baublatt:

- Baublatt-Redaktion, Bau der neuen Stoosbahn beginnt, in: baublatt (Online), unter:
<https://www.baublatt.ch/baubranche/bau-der-neuen-stoosbahn-beginnt-10467> (Stand: 14.09.2012, Zugriff: 24.11.2025).

Bundesblatt:

- Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Standseilbahn von Schwyz nach dem Stoos. (Vom 7. März 1930.), in: Bundesblatt, Band I, Heft 11 vom 12. März 1939, s. 181-188, unter: https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1930/1_181_/de (Zugriff: 24.11.2025).
- Botschaft des Bundesrates an die hohe Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzession für die rechtsufrige Zürichseebahn. (Vom 10. November 1873.), in: Bundesblatt, Band 4, Heft 51 vom 22. November 1873, s. 348-350, unter: https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1873/4_348_/de (Zugriff: 28.11.2025).

Der Bund:

- Eröffnung der Stoosbahn, in: Der Bund, Nr. 387 vom 21. August 1933, s. 3, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=DBB19330821-02.2.18> (Zugriff: 24.11.2025).
- ÖBB will halb so teuer wie die SBB Zug fahren, in: Der Bund, Nr. 248 vom 23. Oktober 1993, s. 30, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=DBB19931023-01.2.18.8.1.3> (Zugriff: 02.12.2025).

Die Berner Woche in Wort und Bild:

- Kanton Bern., in: Die Berner Woche in Wort und Bild, Band 2, 1912, s. 295, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=bwo-001%3A1912%3A2%3A%3A302> (Zugriff: 02.12.2025).

Neue Zürcher Nachrichten:

- Auf dem Stoos ist man böse, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 163 vom 16. Juli 1970, s. 4, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZN19700716-01.2.9.1> (Zugriff: 24.11.2025).
- Schwyz. Notizen aus dem Schwyzerland, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 199 vom 28. August 1950, s. 2, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZN19500828-03.2.8.3> (Zugriff: 24.11.2025).
- Die Stoosbahn fährt wieder, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 182 vom 7. August 1970, s. 3, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZN19700807-01.2.9.9> (Zugriff: 24.11.2025).
- Stoosbahn: Grosszügiger Um- und Neubau, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 16 vom 21. Januar 1971, s. 7, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZN19710121-01.2.13.1> (Zugriff: 24.11.2025).
- Schwyz, in: Neue Zürcher Nachrichten, Nr. 239 vom 4. September 1933, s. 3, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZN19330904-01.2.12.2> (Zugriff: 24.11.2025).

Neue Zürcher Zeitung:

- Bahnen. Schifffahrt., in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 1237 vom 22. Juli 1927, s.9, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZZ19270722-02.2.29> (Zugriff: 28.11.2025).

- Die Stoosbahn, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 1490 vom 19. August 1933, s. 5, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZZ19330819-01.2.22> (Zugriff: 24.11.2025).
- Lawinen, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 186 vom 1. Februar 1945, s. 2, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NZZ19450201-01.2.15> (Zugriff: 24.11.2025).

Nidwaldner Tagblatt:

- Verlust bei Stoosbahn, in: Nidwaldner Tagblatt, Nr. 132 vom 11. Juni 1991, s. 17, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NTB19910611-01.2.35.5> (Zugriff: 24.11.2025).
- Wassertransport mit der Stoosbahn rollt, in: Nidwaldner Tagblatt, Nr. 49 vom 1. März 1982, s. 10, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=NTB19820301-01.2.22.1> (Zugriff: 24.11.2025).

Schweizerische Bauzeitung:

- Das Arbeitsbeschaffungsprogramm der SBB, in: Schweizerische Bauzeitung, 1905, Band 46, Heft 10, s. 193-194, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=sbz-002%3A1944%3A123%3A%3A1571> (Zugriff: 02.12.2025).
- Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach, in: Schweizerische Bauzeitung, 1905, Band 46, Heft 10, s. 121, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?lang=de&pid=sbz-002%3A1905%3A45%3A%3A2817> (Zugriff: 23.11.2025).

SRF:

- Die Einweihung ist geglückt, in: SRF (Online), unter: <https://www.srf.ch/news/neue-standseilbahn-stoos-die-einweihung-ist-geglueckt> (Stand: 18.12.2017, Zugriff: 24.11.2025).

Thurgauer Zeitung:

- Schwyz, in: Thurgauer Zeitung, Nr. 136 vom 13. Juni 1942, s. 2, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=TGZ19420613-01.2.4.3> (Zugriff: 24.11.2025).

Walliser Bote:

- Räumung des Letten-Areals, in: Walliser Bote, 155. Jahrgang, Nr. 301 vom 30. Dezember 1995, s. 31, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=WAB19951230-01.2.186> (Zugriff: 29.11.2025).

Walliser Volksfreund:

- Die Stoosbahn wird umgebaut, in: Walliser Volksfreund, Nr. 100 vom 29. Juni 1967, s. 8, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=WVF19670629-01.2.24.9> (Zugriff: 24.11.2025).

Weitere:

- De Neri, Adriano, San Vittore si è trasformata in un calendario dell'avvento, in: tio20 (Online), unter: <https://www.tio.ch/ticino/attualita/1483090/vittore-stazione-avvento-finestre-calendario> (Stand: 01.12.2025, Zugriff: 01.12.2025).
- Gasser, Gabriela, Kafi Bahnhöfli ganz in Brunegg-Hand, in: goldkueste24 (Online), unter: <https://goldkueste24.ch/articles/336960-kafi-bahnhoefli-ganz-in-brunegg-hand> (Stand: 04.09.2025, Zugriff: 29.11.2025).
- Gaudy, Denise, «Es ist eingetroffen, was wir prophezeit haben», in: Bieler Tagblatt, Nr. 293 vom 15. Dezember 1994, s. 21, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=BTB19941215-01.2.35.1> (Zugriff: 02.12.2025).
- Gick, Erhard, Die alte Stoosbahn wird in Schwyz aus den Angeln gehoben, in: Luzerner Zeitung (Online), unter: <https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/schwyz/die-alte-stoosbahn-wird-in-schwyz-aus-den-angeln-gehoben-ld.1093809> (Stand: 14.02.2019, Zugriff: 24.11.2025).
- Hagenauer, Martina, Was soll mit dem alten Bahnhof geschehen?, in: Tagesanzeiger (Online), unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/was-soll-mit-dem-alten-bahnhof-geschehen-845197132903> (Stand: 08.03.2021, Zugriff: 26.11.2025).
- Mathys, Urs, Der Bus hat der Bahn die Schau gestohlen, in: Der Bund, Nr. 116 vom 21. Mai 1993, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/?a=d&d=BBB19930521-01.2.15.10.6> (Zugriff: 02.12.2025).
- Mendes von Däniken, Lucilla, «Srignags» in Derendingen: Nach 20 Jahren übergeben Regula und Sebi Singh an ihre langjährige Mitarbeiterin, in: Solothurner Zeitung (Online), unter: <https://web.archive.org/web/20250603071525/https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/lebern-bucheggberg-wasseramt/indisches-restaurant-srignags-in-derendingen-nach-20-jahren-uebergeben-regula-und-sebi-singh-an-ihre-langjaehrige-mitarbeiterin-ld.2775415> (Stand: 24.05.2025, Zugriff: 24.10.2025).
- Moser, Robert, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 24, 1890, s. 143ff., unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=sbz-002%3A1890%3A15%3A%3A1062> (Zugriff: 02.12.2025).

- Moser, Robert, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 25, 1890, s. 151ff., unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=sbz-002%3A1890%3A15%3A%3A1098> (Zugriff: 02.12.2025).
- Moser, Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich, in: Schweizerische Bauzeitung, Band 15, Heft 26, 1890, s. 154-156, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=sbz-002%3A1890%3A15%3A%3A1111> (Zugriff: 02.12.2025).
- Spaar, Andreas; Klauser, Martin, Ferrovia Bellinzona-Mesocco, in: Lökeli-Jorunal, Nr. 1, 1890, PDF unter: https://ysebahn.huerz.ch/old_lj/lj01_98.pdf (Zugriff: 30.11.2025).
- Temperli, Silvio, Weshalb die Stadt den Bahnhof Letten kauft, in: Tagesanzeiger (Online), PDF unter: <https://wipkingen.net/wp-content/uploads/Tages-Anzeiger-18.12.2007-Letten.pdf> (Stand: 18.12.2007, Zugriff: 29.11.2025).

6.2 Darstellungen

6.2.1 Analoge Quellen (auch in PDF-Form)

- Aeschimann, Walter; Wenger, Hugo, Uerikon-Bauma-Bahn. Rückblick und Ausblick, Thalheim an der Thur/Tann 1984.
- Bärtschi, Hans-Peter, 1847-1997: 150 Jahre Schweizer Bahnen, 40 Jahre Autobahnland kontra Bahnland, in: ICOMOS - Hefte des Deutschen Nationalkomitees, 1998, Band 27: Eisenbahn und Denkmalpflege, PDF unter: <https://journals.ub.uni-heidelberg.de/index.php/icomoshefte/article/view/22900> (Zugriff: 30.11.2025).
- Baumann, Walter, Zeuge vergangener Zeit: der UeBB-Bahnhof Dürnten, in: Dürntner, Nr. 53 vom November 2009, s. 30f., PDF unter: https://www.ortskundlichesammlung.ch/photo_gallery/Dokumente/Duertner/Nr.%2053%20November%202009%20Zeuge%20vergangener%20Zeit%20-%20der%20UeBB-Bahnhof%20D%C3%BCrnten.pdf (Zugriff: 29.11.2025).
- Enz, Dieter; Feldmann, Mark; Kohler, Bianca; Kull, Kurt, Die Rettung der Sernftaler – Chronologie, in: Sernftal-Magazin, 2017, s. 17-21, PDF unter: https://sernftalbahn.ch/files/RZ_SeTB_Magazin_2017_A4_0.pdf (Zugriff: 29.11.2025).
- Fasciati, Clito, 50.mo anniversario della già Ferrovia Elettrica Bellinzona-Mesocco ora tronco della Ferrovia Retica, in: Quaderni grigionitaliani, Band 26, Heft 4, Juli 1956, s. 254-267, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=qgi-001%3A1956%3A26%3A%3A268> (Zugriff: 02.12.2025).
- Flatt, Karl H., 100 Jahre Gäubahn, in: Jahrbuch Oberaargau, Band 19, 1976, s. 159-180, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=oag-001%3A1976%3A19%3A%3A195> (Zugriff: 02.12.2025).
- Gavazzi, Mario, "Ciao, LCD", in: Swiss Express, 2020, Nr. 143 vom September, s. 21-23, PDF unter: https://swissrailsoc.org.uk/wp/wp-content/uploads/2022/01/SE143_SEPT_2020_FINAL_LR.pdf (Zugriff: 25.11.2025).
- Heim, Peter, Olten und Solothurn im "Eisenbahndrama" von 1852. Das "hässliche Entlein" und der "Pechvogel", in: Oltner Neujahrsblätter, Band 65, 2007, s. 23-26, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=olt-001%3A2007%3A65%3A%3A27> (Zugriff: 02.12.2025).
- Kissling, Heinrich, Jubiläumsschrift. 125 Jahre Gäubahn 1876 – 2001, Oberbuchsiten 2002, PDF unter: https://www.oberbuchsiten.ch/dl.php/de/5674135e134d4/125_Jahre_Gaubahn.pdf (Zugriff: 02.12.2025).
- Knopf, Hansruedi; Pfenninger, Armin, Bahngeschichte und Bahngeschichten. Die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland, Uetikon 2016, PDF unter: c (Zugriff: 28.11.2025).
- Künzi, Die Bahn Herzogenbuchsee-Solothurn, Jahrbuch Oberaargau, Band 35, 1992, s. 233-240, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=oag-001%3A1992%3A35%3A%3A237> (Zugriff: 02.12.2025).
- Mittler, Otto, Aargauische Städte in der Tragödie um die Nationalbahn, in: Badener Neujahrsblätter, 1956, Band 31, s. 59ff., unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=ban-001%3A1956%3A31%3A%3A84> (Zugriff: 26.11.2025).
- Müller, Christian, 100 Jahre Nationalbahn Winterthur-Zofingen, in: Badener Neujahrsblätter, 1977, Band 52, s. 76ff., unter: <https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=ban-001%3A1977%3A52%3A%3A168> (Zugriff: 26.11.2025).
- Neuhaus, Werner, 75 Jahre Bahnverbindung mit der Stadt 1894 -1969, in: Küssnacher Jahresblätter, Jahresheft 1969, s. 19ff., unter: <https://www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch/jahrheft/1969.pdf> (Zugriff: 02.12.2025).
- Polli, Alberto; Ghirlanda, Angelo, C'era una volta..., Lugano-Pregassona 2010.

- rhb-info, Ferrovia Elettrica Bellinzona - Mesocco, o. O. o. J., PDF unter: <https://web.archive.org/web/20181224122408/http://www.rhb-info.ch/wp-content/uploads/2017/12/misoxerbahn.pdf> (Zugriff: 30.11.2025).
- Rotzler, Stefan, Das Lettenareal in Züroch, in: Anthos, 2006, Band 45, s. 40ff., unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=ant-001%3A2006%3A45%3A%3A44> (Zugriff: 29.11.2025).
- Rütimann, Rolf und Leutwiler, Ernst B., Bellinzona-Mesocco-Bahn, Zürich 1984.
- Schärer, Caspar, Sonnen und gesehen werden, in: Hochparterre, 2005, Band 18, s. 38ff., unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=hoc-001%3A2005%3A18%3A%3A893> (Zugriff: 29.11.2025).
- Schutz, Luzi C., Ostalpenbahn (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte, Bd. 37), Chur 2019, unter: <https://www.e-periodica.ch/digbib/view?pid=qbg-001%3A2019%3A37%3A%3A4> (Zugriff: 02.12.2025).
- Schweers, Wall und Würdig, Eisenbahnatlas Schweiz. Edition Schweers + Wall, Freiburg 2024.
- Schweizer, Martin, Übersetzung und ergänzende Texte, in: Polli, Alberto; Ghirlanda, Angelo, C'era una volta..., Lugano-Pregassona 2010.
- Siegenthaler, Rainer, Die "Schipkapass"-Bahn Bülach Baden, in: Schweizer Eisenbahn-Revue, 2002, Band 8, s. 388ff. und Band 10, s. 482ff., unter: http://home.datacomm.ch/eisenbahn.info1/buelach_baden/schipkapass_bahn.pdf (Zugriff: 26.11.2025).
- Sinner, Marc; Prof. Dr. Ulrich, Weidemann; Dr. Markus, Rieder, Wiedereröffnung Solothurn - Büren an der Aare. Machbarkeitsstudie, o. O. o. J., unter: <https://archiv.ivt.ethz.ch/docs/students/sa400spec.pdf> (Zugriff: 24.10.2025).
- Waldburger, Hans; Aeschlimann, Jürg, Sernftalbahn. Schwanden-Elm, Leissigen 2005.

6.2.2 Digitale Quellen

- Aureus Immobilien AG, Attraktives Wohnen im Naturparadies, unter: <https://de.readkong.com/page/attraktives-wohnen-im-naturparadies-stooshorn-1-6433-1928658> (Zugriff: 24.11.2025).
- Autobetrieb Sernftal AG, Impressum, unter: <https://sernftalbus.ch/de/impressum.html> (Zugriff: 29.11.2025).
- Ball, Rafael (ETH-Bibliothek Zürich), Homepage e-periodica.ch, unter: <https://www.e-periodica.ch/> (Zugriff: 06.12.2025).
- Barmettler, Christian, Vergessene Bahnen – die Liste, unter: https://web.archive.org/web/20181204222905/http://chriguseisenbahnseiten.ch/verg_li.php (Stand: 07.02.2016, Zugriff: 06.12.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter, Gotthardbahn, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042011/2011-11-30/> (Stand: 09.01.2007, Zugriff: 30.11.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter; Dubler, Anne-Marie, Eisenbahnen, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007961/2015-02-11/> (Stand: 11.02.2015, Zugriff: 30.11.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter, Jura-Simplon-Bahn (JS), in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042008/2007-07-17/> (Stand: 17.07.2007, Zugriff: 30.11.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter, Schweizerische Centralbahn (SCB), in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/041892/2020-05-13/> (Stand: 13.05.2020, Zugriff: 30.11.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter, Schweizerische Nordostbahn (NOB), in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042011/2011-11-30/> (Stand: 30.11.2011, Zugriff: 30.11.2025).
- Bärtschi, Hans-Peter, Vereinige Schweizerbahnen (VSB), in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042007/2013-02-25/> (Stand: 25.02.2013, Zugriff: 30.11.2025).
- BAV Bundesamt für Verkehr, 10 Jahre nach der FABI-Abstimmung: Bilanz zum neuen Finanzierungs- und Ausbausystem bei der Bahn, unter: <https://www.bav.admin.ch/de/10-jahre-nach-der-fabi-abstimmung-bilanz-zum-neuen-finanzierungs-und-ausbau-system-bei-der-bahn> (Stand: 08.02.2024, Zugriff: 03.12.2025).
- BAV Bundesamt für Verkehr, Bestellverfahren, unter: <https://www.bav.admin.ch/de/bestellverfahrenl> (Stand: 28.05.2025, Zugriff: 03.12.2025).
- BAV Bundesamt für Verkehr, Fahrplanverfahren, unter: <https://www.bav.admin.ch/de/fahrplanverfahren> (Stand: 02.06.2025, Zugriff: 03.12.2025).
- baupunktbern, Alter Bahnhof Leuzigen, unter: <https://www.baupunktbern.ch/projekte/alter-bahnhof> (Zugriff: 24.10.2025).

- Binswanger, Michèle, «Needle Park» – wie das reiche Zürich in die Drogen-Katastrophe abstürzte, in: Tagesanzeiger (Online), unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/rueckblick-auf-letten-und-platzspitz-30-jahre-nach-der-schliessung-131468510205> (Stand: 13.02.2025, Zugriff: 29.11.2025).
- Bundesamt für Landestopografie, map.geo.admin.ch-Tool, unter: <https://map.geo.admin.ch/> (Zugriff: 06.12.2025).
- Bürgi, Markus, Johann Jakob Sulzer-Ott, in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/003709/2012-07-23/> (Stand: 23.07.2012, Zugriff: 26.11.2025).
- Bürlimann, Martin, Bahnhof Letten, in: Wipkinger Zeitung (online), unter: <https://wipkinger-zeitung.ch/bahnhof-letten/> (Stand: 25.09.2019, Zugriff: 28.11.2025).
- centro culturale di circolo meoscco soazza lostallo, Il Centro, unter: <https://www.centroculturalesoazza.ch/il-centro.html> (Zugriff: 03.12.2025).
- Clavadetscher, Josias, STOOS: Verkehrshaus lehnt «Geschenk» der Stoosbahnen ab, in: Luzerner Zeitung (Online), unter: <https://www.luzernerzeitung.ch/zentralschweiz/stoos-verkehrshaus-lehnt-geschenk-der-stoosbahnen-ab-ld.111518> (Stand: 14.12.2017, Zugriff: 24.11.2025).
- Der Bund-Redaktion, Neue Stoos-Bahn hat Jungfernfahrt hinter sich, in: Der Bund (Online), unter: <https://www.derbund.ch/neue-stoos-bahn-hat-jungfernfahrt-hinter-sich-614627412707> (Stand: 17.12.2017, Zugriff: 24.11.2025).
- Dervisevic, Elma; Bartholet, Sven; Matjani, Sedanur, Die offene Drogenszene in der Schweiz: Platzspitz, Letten, Bienehüsli und Schellenacker. Vertiefung: Die Schweizer Drogenszene in der Erinnerungskultur, unter: <https://www.sozialgeschichte.ch/themen/offene-drogenszene-2/> (Zugriff: 29.11.2025).
- Doll, Michaela, über mich, unter: <http://nailstudiomd.ch/ueber-mich/index.html> (Zugriff: 29.11.2025)
- dsf-koblenz, Zug "Wolfhuuser-Bahn", unter: <https://dsf-koblenz.ch/index.php/05-2/05-2-8/08-1-7> (Zugriff: 29.11.2025).
- Duden, "Lost Place, der", unter: https://www.duden.de/rechtschreibung/Lost_Place (Zugriff: 26.11.2025)
- DVZO, (Projekte und Spenden:) Infrastruktur, unter: <https://dvzo.ch/projekte-und-spenden/infrastruktur/> (Zugriff: 29.11.2025).
- DVZO, Bahnhof Bäretswil, unter: <https://dvzo.ch/infrastruktur-und-immobilien/bahnhof-baeretswil/> (Zugriff: 29.11.2025).
- DVZO, Eisenbahnstrecke Bauma - Hinwil, unter: <https://dvzo.ch/infrastruktur-und-immobilien/eisenbahnstrecke-bauma-hinwil/> (Zugriff: 29.11.2025).
- DVZO, Haltestelle Neuthal, unter: <https://dvzo.ch/infrastruktur-und-immobilien/haltestelle-neuthal/> (Zugriff: 29.11.2025).
- Eggli, Daniel, Der Bahnhof, unter: <https://web.archive.org/web/20250422152939/https://www.burgergemeinde-r%C3%BCti.ch/galerie/der-bahnhof/> (Zugriff: 24.10.2025).
- Ehrat, Noemi, Das «Bahnhöfli» belebt das Dorf, in: Tagesanzeiger (Online), unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/das-bahnhoefli-belebt-das-dorf-373607179976> (Stand: 17.08.2019, Zugriff: 29.11.2025).
- Eisenbibliothek, «Die Eisenbahnbrücke über die Aare bei Busswyl», unter: <https://www.eisenbibliothek.ch/de/ressources/recent-aquisitions/busswyl.html> (Zugriff: 02.12.2025)
- Enz, Dieter, Endspurt Gleisbau in Elm, unter: <https://sernftalbahn.ch/news/endspurt-gleisbau-in-elm> (Stand: 07.09.2025, Zugriff: 29.11.2025).
- Enz, Dieter, Umzug Wagenunterstand nach Elm, unter: <https://sernftalbahn.ch/news/umzug-wagenunterstand-nach-elm> (Stand: 05.06.2025, Zugriff: 29.11.2025).
- ERSL Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese, Un nuovo angolo cucina per il negozietto di Dino, unter: <https://www.erst.ch/progetti-finanziati/angolo-cucina> (Stand: 2020, Zugriff: 25.11.2025).
- ERSL Ente Regionale per lo Sviluppo del Luganese, Una nuova bilancia per Ur Barachin, unter: <https://www.erst.ch/progetti-finanziati/ur-barachin> (Stand: 2022, Zugriff: 25.11.2025).
- Flückiger, Hanspeter, Der lange Tisch ist bis heute geblieben, in: Bieler Tagblatt, 03. August 2018, PDF unter: https://www.naturundwirtschaft.ch/assets/Dateien/Files/Medienmitteilungen/314/Bieler%20Tagblatt_03.08.2017.pdf (Zugriff: 02.12.2025).
- Fritzsche, Daniel; Kälin, Adi, «Herrliberger Eisenbahnkrawall»: weshalb eine Zuglinie am Zürichsee vor 125 Jahren zu einem Aufstand führte, in: NZZ (Online), unter: <https://www.nzz.ch/zuerich/125-jahre-rechtsufrige-zuerichseebahn-am-anfang-flogen-steine-ld.1511744> (Stand: 28.09.2019, Zugriff: 02.12.2025).

- Gang dur Züri, Der ehemalige Bahnhof Letten, unter: https://alt-zueri.ch/verkehr/bahn/bahnhofe/letten/bahnhof_letten.html (Zugriff: 29.11.2025).
- Gasser, Gabriela; Tudor, Barbara, «Das Kafi Bahnhöfli ist für alle da!», in: goldküste24 (Online), unter: <https://goldkueste24.ch/articles/176323-das-kafi-bahnhofli-ist-fuer-alle-da> (Stand: 02.02.2023, Zugriff: 29.11.2025).
- Gemeinde Buchs, Historisches, unter: <https://www.buchs-zh.ch/geschichte/8171> (Zugriff: 26.11.2025).
- Gemeinde Dürnten, UeBB, unter: <https://www.duerntenpedia.ch/uebb/> (Zugriff: 2.11.2025).
- Gerber, Heinz, SBB - Otelfingen-Niederglatt (Schipka-Pass), unter: <https://bebrail.ch/index.php/andere-moeglichkeit-fuer-artikel-fotogalerien/22-ch/tram-eisenbahnen-berichte/266-sbb-otelfingen-niederglatt-schipka-pass> (Stand: 24.04.2022, Zugriff: 26.11.2025).
- Glarnerland, Restaurant Sonne Engi, unter: <https://glarnerland.ch/de/map/detail/restaurant-sonne-engi-32cccc01-bbc3-4a00-bcd6-bb317e60d865.html> (Zugriff: 29.11.2025).
- Glarnerland, Restaurant Sonne Engi, unter: <https://web.archive.org/web/20250815133818/https://glarnerland.ch/de/map/detail/restaurant-sonne-engi-32cccc01-bbc3-4a00-bcd6-bb317e60d865.html> (Stand: 15.08.2025, Zugriff: 29.11.2025).
- Google Street View, für: Trämligen 68, 8766 Matt, unter: https://www.google.de/maps/@46.9578596,9.1714518,3a,75y,241.14h,90t/data=!3m7!1e1!3m5!1sUgq2z4-BLGZ7EYKpwbhEw!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D0%26panoid%3DUgq2z4-BLGZ7EYKpwbhEw%26yaw%3D241.13956!7i16384!8i8192?entry=tту&g_ep=EgoyMDI1MTEyMy4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D (Stand: August 2023, Zugriff: 29.11.2025).
- Google Street View, für: Via delle Scuole 24, 6532 Arbedo-Castione, unter: https://www.google.de/maps/place/Via+delle+Scuole+24,+6532+Arbedo-Castione/@46.2253477,9.0486912,3a,75y,10.19h,84.62t/data=!3m7!1e1!3m5!1s1obZ_oq6bqktk0KCR42jGA!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D5.377118721116005%26panoid%3D1obZ_oq6bqktk0KCR42jGA%26yaw%3D10.194348125552342!7i13312!8i6656!4m6!3m5!1s0x47844be32a80e09f:0x36cab95f7fc0a1f2!8m2!3d46.225224!4d9.0487625!16s%2Fg%2F11c2hqnk0_?entry=tту&g_ep=EgoyMDI1MTEyMy4xIKXMDSoASAFQAw%3D%3D (Stand: Oktober 2014, Zugriff 30.11.2025).
- Grimm, Thorsten, Stoosbahnen: Probleme und Verzögerungen beim Bau der neuen Stoos-Bahn - Streit mit Implenia AG um Geologie, PDF unter: <https://www.schweizeraktien.net/wp-content/uploads/kalins-pdf/singles/stoosbahnen-probleme-und-verzoegerungen-beim-bau-der-neuen-stoos-bahn-streit-mit-implenia-ag-um-geologie.pdf> (Stand: 15.07.2015, Zugriff: 24.11.2025).
- Hartmeier, Sandro, Die erste und letzte Zugfahrt via San Bernardino, unter: <https://www.bahnonline.ch/9357/die-erste-und-letzte-zugfahrt-via-san-bernardino/> (Stand: 08.06.2021, Zugriff: 30.11.2025).
- Hauswirth, Jürg, 1978 - 1991: Erste Blüte und Stagnation, unter: <https://dvzo.ch/geschichte-des-dvzo/1978-1991-erste-bluete-und-stagnation/> (Stand: Januar 2025, Zugriff: 29.11.2025).
- Hauswirth, Jürg, 2000-2010: Wilde Jahre als eigenständiges Bahnunternehmen, unter: <https://dvzo.ch/geschichte-des-dvzo/2000-2010-wilde-jahre-als-eigenstaendiges-bahnunternehmen/> (Stand: Januar 2025, Zugriff: 29.11.2025).
- Hirt, Ralph, Buchs: Brand eines Wohncontainers, unter: https://www.zh.ch/de/news-uebersicht/medienmitteilungen/2024/08/240803h_buchs_brand.html (Stand: 03.08.2024, Zugriff: 26.11.2025).
- Hotz, Stefan, Die Zürcher S-Bahn ist nie einfach fertig: ein persönlich gefärbter Rückblick auf ihre ungewöhnliche Geschichte, in: NZZ (Online), unter: <https://www.nzz.ch/zuerich/s-bahn-zuerich-der-naechste-grosse-ausbau-beginnt-am-bahnhof-stadelhofen-ld.1868346> (Stand: 31.01.2025, Zugriff: 28.11.2025).
- Hotz, Stefan, Vor 50 Jahren sind die Pläne für eine U-Bahn in Zürich spektakulär gescheitert – was den Meinungsumschwung bewirkt hat, in: NZZ (Online), unter: <https://www.nzz.ch/zuerich/u-bahn-zuerich-vor-50-jahren-hat-das-stimmvolk-nein-gesagt-ld.1737375> (Stand: 20.05.2023, Zugriff: 28.11.2025).

- htr hotelrevue-Redaktion, Neue Stoosbahn sorgt für ein Rekord-Geschäftsjahr, in: htr (Online), unter: <https://www.htr.ch/story/tourismus/neue-stoosbahn-sorgt-fuer-ein-rekord-geschaeftsjahr-24308> (Stand: 02.09.2019, Zugriff: 24.11.2025).
- Huber, Edi, Sernftalbahn-Nostalgie in Engi, in: Glarus24 (Online), unter: <https://www.glarus24.ch/artikel/sernftalbahn-nostalgie-in-engi-245986> (Stand: 27.04.2009, Zugriff: 29.11.2025).
- Huber, Lea, Die «Lady» vom Bahnhofli gerät in neue Hände, in: Tagesanzeiger (Online), unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/die-lady-vom-bahnhofli-geraet-in-neue-haende-480495080712> (Stand: 24.05.2021, Zugriff: 29.11.2025).
- Huber, Martin, Aus den Plänen im Untergrund wird nichts, in: Tagesanzeiger (Online), unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/aus-den-plaenen-im-untergrund-wird-nichts-861591574298> (Stand: 24.05.2017, Zugriff: 28.11.2025).
- IG Stammgleis, Aktuelles, unter: <https://ig-stammgleis.ch/Aktuelles/> (Zugriff: 29.11.2025).
- Immoos, Birgit; Immoos, Ruedi, Das Palace Hotel Axenfels zur Zeit der Belle Epoque das zweite grosse Hotel in Morschach., unter: <https://ahnennamenwappenundmehr.wordpress.com/2016/08/01/das-palace-hotel-axenfels-zur-zeit-der-belle-epoque-das-zweite-grosse-hotel-in-morschach-the-palace-hotel-axenfels-the-time-of-the-belle-epoque-the-second-large-hotel-in-morschach/> (Zugriff: 23.11.2025).
- Immoos, Ernst, Jubiläums-Fahrt für 80 Rappen, in: südostschweiz (Online), unter: <https://www.suedostschweiz.ch/zeitung/jubilaeums-fahrt-fuer-80-rappen> (Stand: 16.08.2013, Zugriff: 23.11.2025).
- Internationale Seilbahn-Rundschau-Redaktion, Stoosbahn – eine Standseilbahn der Extraklasse, in: Internationale Seilbahn-Rundschau (Online), unter: <https://isr.at/stoosbahn-eine-standseilbahn-der-extraklasse/> (Stand: 05.02.2019, Zugriff: 24.11.2025).
- Keller, Alois, Die Geschichte des Axensteins, unter: <https://kulturmorschach.ch/2026-2/morschach-stoos-und-seine-legendaere-hotellerie/grand-hotel-axenstein/die-geschichte-des-axensteins/> (Zugriff: 23.11.2025).
- Kieser, Barbara, Die offene Drogenszene in Zürich, unter: <https://www.stadt-zuerich.ch/de/stadtleben/stadtportraet/zuerichs-geschichte/stadtarchiv/wissensportal/offene-drogenszene.html> (Zugriff: 29.11.2025).
- KiTa plus, Kontakt, unter: <https://www.kitaplus.ch/kontakt> (Zugriff: 29.11.2025).
- laRegion-Redaktion, Cama, rivalorizzazione del sedime ex stazione e nuova strada, unter: <https://www.laregione.ch/cantone/grigioni/1499545/strada-franchi-municipio-protezione-piazza-rifugio-stazione-sedime-cama> (Stand: 17.03.2021, Zugriff: 30.11.2025).
- Laubscher, Daniel, Bahnlinie Solothurn - Lyss 1876, unter: <https://web.archive.org/web/20160304092737/http://www.bauservice-public.ch/projekte/siedlungsentwicklung/bahnlinie/> (Stand: 2003, Zugriff: 02.12.2025).
- Leibundgut, Priska; Glauser, Ursula, Bahnhof Atelier, unter: <https://bahnhof-atelier.ch/> (Zugriff: 24.10.2025).
- Lokalinfo-Redaktion, Alle feiern, nur die Herrliberger protestieren, in: Lokalinfo (Online), unter: <https://www.lokalinfo.ch/news/artikel/alle-feiern-nur-die-herrliberger-protestieren/> (Stand: 28.09.2019, Zugriff: 02.12.2025).
- Ludwig, Daniel, „Transhelvetica“ in Wipkingen, in: Kreis10 (Online), unter: https://kreis10.ch/de/Kreisreportage_Transhelvetica-Wipkingen.php (Zugriff: 29.11.2025).
- Lugano Eventi, Meeting room Dino (Zugriff: 25.11.2025).
- Lüthy-Pavan, Hans Rudi; Straka, Franz, Brunnen-Morschach-Axenstein-Bahn, unter: http://www.schmalspur-europa.at/schmalsp_80.htm (Zugriff: 23.11.2025).
- Marty-Brunner, Hedi, Homepage Picture Design, unter: <https://www.marty-picture.ch/index.htm> (Zugriff: 29.11.2025).
- Mendes von Däniken, Lucilla, 15 Jahre Restaurant Sgrignags - oder wenn aus einem Zufall ein Erfolg wird, in: Solothurner Zeitung (Online), unter: <https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/lebern-bucheggberg-wasseramt/15-jahre-restaurant-sgrignags-oder-wenn-aus-einem-zufall-ein-erfolg-wird-ld.1420337> (Stand: 21.05.2020, Zugriff: 24.10.2025).
- Meyer, Bruno, Wer war Mr. Swinburne?, unter: <https://www.erste-ingenieure.ch/wer-war-mr-swinburne/> (Stand: 13.06.2019, Zugriff: 24.10.2025).

- Molinaro, Marino, Svelato il progetto del nuovo centro comunale di Mesocco, in: laRegione (Online), unter: <https://www.laregione.ch/cantone/grigioni/1631813/progetto-mesocco-centro-nuovo-paese> (Stand: 20.12.2022, Zugriff: 03.12.2025).
- Mossi, Giorgia, L'ex stazione fucina di attività sociali e culturali, in: laRegione (Online), unter: <https://www.laregione.ch/cantone/grigioni/1634880/attivita-stazione-vittore-edificio-stato> (Stand: 07.01.2023, Zugriff: 30.11.2025).
- NZZ-Redaktion, Hommage an die Bülach-Baden-Bahn, in: NZZ (Online), unter: <https://www.nzz.ch/article8FPJ8-ld.228610> (Stand: 09.10.2002, Zugriff: 26.11.2025).
- NZZ-Redaktion, Winterthurs Kampf für ein eigenes Bahnnetz, in: NZZ (Online), unter: <https://www.nzz.ch/article85BC5-ld.206421> (Stand: 08.05.2002, Zugriff: 26.11.2025).
- NZZ-Redaktion, Die Geburtsstunde der Zürcher S-Bahn, in: NZZ (Online), unter: https://www.nzz.ch/die_geburtsstunde_der_zuercher_s-bahn-ld.487003 (Stand: 26.05.2008, Zugriff: 28.11.2025).
- Pedrazzi, Ivan, «Ur Barachin» compie 20 anni, in: Rivista di Lugano (Online), unter: <https://www.rivistadilugano.ch/586-ur-barachin-compie-20-anni> (Stand: 03.12.2022, Zustand: 25.11.2025).
- Pestalozzi, Manuel, Stossbahn-Kabinenhotel: Übernachten in einem Monument, in: baublatt (Online), unter: <https://www.baublatt.ch/bauprojekte/stossbahn-kabinenhotel-uebernachten-in-einem-monument-27267> (Stand: 10.01.2020, Zugriff: 24.11.2025).
- Rechsteiner, Alexander, Die erste Eisenbahn der Schweiz, unter: <https://blog.nationalmuseum.ch/2022/03/die-erste-eisenbahn-der-schweiz/> (Stand: 07.10.2025, Zugriff: 1.12.2025).
- Regierungsrat des Kantons Schwyz, Investitionsbeitrag an die Stoosbahnen AG, Beschluss Nr. 899/2012 vom 18. September 2012, PDF unter: https://www.sz.ch/public/upload/assets/6167/B_Investitionsbeitrag_Stoosbahn.pdf?fp=1 (Zugriff: 24.11.2025).
- Roth, Rafaela, Skatepark am Oberen Letten kann bleiben - vorerst, in: Tagesanzeiger (Online), unter: <https://www.tagesanzeiger.ch/skatepark-am-oberen-letten-kann-bleiben-vorerst-191373409277> (Stand: 09.04.2018, Zugriff: 29.11.2025).
- SBB Historic, PL_148 Schweizerische Nordostbahn NOB, 1854-1903 (Bestand), unter: <https://www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=444969> (Zugriff: 02.12.2025).
- SBB Historic, Station Zürich Letten: Inbetriebnahme der erweiterten Gleis- und Stellwerkanlagen auf der Station, 1933, unter: <https://www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=441192> (Zugriff: 28.11.2025)
- SBB Historic, Zürich Letten: Neues Abortgebäude und Waschküche im Aufnahmegebäude, 1918-20, unter: <https://www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=186650> (Zugriff: 28.11.2025).
- Schulamt Stadt Zürich, "Gang dur Züri 2016". B.1.14. Zürich West, PDF unter: <https://www.stadt-zuerich.ch/content/dam/web/de/bildung/volksschule/unterricht/gang-dur-zueri/zuerich-unterwegs/b.1.14-zuerich-west.pdf> (Zugriff: 28.11.2025).
- Schweizerische Nationalbibliothek, Homepage e-newspaperarchives.ch, unter: <https://www.e-newspaperarchives.ch/> (Zugriff: 06.12.2025).
- SHAB Schweizerisches Handelsamtblatt, Mutation Brandwerk GmbH, Arch, neu Rüti bei Büren, unter: <https://www.shab.ch/#!/search/publications/detail/5eb5138d-1c17-4303-90e4-4fd1156dc958> (Stand: 16.10.2024, Zugriff: 24.10.2025).
- SHAB Schweizerisches Handelsamtblatt, Mutation Planetron AG in Liquidation, Etziken, unter: <https://www.shab.ch/#!/search/publications/detail/5226854b-3012-447f-bf29-827869952fae> (Stand: 07.01.2020, Zugriff: 24.10.2025).
- silisport Silidur, Zürich oberer Letten – Skateanlage wurde erweitert, unter: <https://www.silidur.ch/de/aktuelles/zuerich-oberer-letten-skateanlage-wurde-erweitert/> (Stand: 30.03.2023, Zugriff: 29.11.2025).
- SRF-Redaktion, Schweizer Lost Places: Vom Geisterbahnhof zum verlassenen Schloss, in: SRF (Online), unter: <https://www.srf.ch/news/schweiz/verlassene-orte-schweizer-lost-places-vom-geisterbahnhof-zum-verlassenen-schloss> (Stand: 01.12.2025, Zugriff: 01.12.2025).
- SRF-Redaktion, Neue Stoosbahn kostet doppelt so viel wie ursprünglich geplant, in: SRF (Online), unter: <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/massive-mehrkosten-neue-stoosbahn-kostet-doppelt-so-viel-wie-ursprueglich-geplant> (Stand: 29.08.2018, Zugriff: 24.11.2025).

- stellwerke.info, Arch, unter: <https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=19099> (Zugriff: 02.12.2025).
- stellwerke.info, Derendingen, unter: <https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=18867> (Zugriff: 02.12.2025).
- stellwerke.info, Inkwil, unter: <https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=18871> (Zugriff: 02.12.2025).
- stellwerke.info, Leuzigen, unter: <https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=19097> (Zugriff: 02.12.2025).
- stellwerke.info, Lüsslingen, unter: <https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=19095> (Zugriff: 02.12.2025).
- stellwerke.info, Subingen, unter: <https://stellwerke.info/stw/stw.php?id=18869> (Zugriff: 02.12.2025).
- Storni, Federico, La villa abbandonata di Dino rinasce con inquilini di tutte le età, in: Corriere del Ticino (Online), unter: <https://www.cdt.ch/news/ticino/la-villa-abbandonata-di-dino-rinasce-con-inquilini-di-tutte-le-eta-366371> (Stand: 12.10.2024, Zugriff: 25.11.2025).
- Storni, Federico, L'ennesima nuova vita della villa dal passato sofferto, in: Corriere del Ticino (Online), unter: <https://www.cdt.ch/news/ticino/lennesima-nuova-vita-della-villa-dal-passato-sofferto-286205> (Stand: 22.06.2022, Zugriff: 25.11.2025).
- Storni, Federico, Lugano vuole la tutela del deposito ARL, in: Corriere del Ticino (Online), unter: <https://www.cdt.ch/news/ticino/lugano-vuole-la-tutela-del-deposito-arl-379315> (Stand: 11.12.2024, Zugriff: 25.11.2025).
- Storni, Federico, Nuovo inghippo penale nella rinascita della villa, in: Corriere del Ticino (Online), unter: <https://www.cdt.ch/news/ticino/nuovo-inghippo-penale-nella-rinascita-della-villa-300260> (Stand: 23.11.2022, Zugriff: 25.11.2025).
- südostschweiz-Online-Redaktion, Verein Sernftalbahn: Ja zum Projekt "Elm 2020", in: südostschweiz (Online), unter: <https://www.suedostschweiz.ch/meinegemeinde/2017-03-20/verein-sernftalbahn-ja-zum-projekt-elm-2020> (Stand: 20.03.2017, Zugriff: 29.11.2025).
- Tanner, Olivier, Broyetallinie Kerzers – Büren an der Aare – Solothurn, unter: https://www.schienenverkehrschweiz.ch/Strecken/Bahnstrecke_Kerzers_-_Solothurn (Zugriff: 02.12.2025).
- Tanner, Olivier, Gotthardbahn Luzern / Zug - Chiasso, unter: https://www.schienenverkehrschweiz.ch/Strecken/Bahnstrecke_Luzern_und_Zug_-_Chiasso (Zugriff: 30.11.2025).
- Tanner, Olivier, Jurasüdfusslinie Olten – Biel/Bienne, unter: https://www.schienenverkehrschweiz.ch/Strecken/Bahnstrecke_Olten_-_Biel (Zugriff: 02.12.2025).
- ticinonews-Redaktion, Revocata l'asta dell'asilo di Dino, in: ticinonews (Online), unter: <https://www.ticinonews.ch/ticino/revocata-lasta-dellasilodi-dino-309729> (Stand: 2018, Zugriff: 25.11.2025).
- Toggweiler, Andreas, Sicherheit nicht gewährleistet: Dampftag findet nicht mehr statt, in: Solothurner Zeitung (Online), unter: <https://www.solothurnerzeitung.ch/solothurn/grenchen/sicherheit-nicht-gewahrleistet-dampftag-findet-nicht-mehr-statt-ld.1693829> (Stand: 19.05.2015, Zugriff: 02.12.2025).
- Transhelvetica-Redaktion, Pop-Up Restaurant «Zum Alten Bahnhof Letten», in: Kreis10 (Online), unter: <https://kreis10.ch/de/events/termine/archiv/Pop-Up-Restaurant-Zum-Alten-Bahnhof-Letten.php> (Zugriff: 29.11.2025).
- Urbex Datenbank, Bahngleise Adlikon, unter: <https://urbex-datenbank.ch/urbex/2019/03/01/bahngleise-adlikon/comment-page-1/> (Stand: 01.03.2019, Zugriff: 26.11.2025).
- UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Investitionen ins Verkehrsnetz, unter: <https://www.uvek.admin.ch/de/investitionen-ins-verkehrsnetz> (Stand: 14.08.2025, Zugriff: 30.11.2025).
- UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Schweizerische Bundesbahnen SBB, unter: <https://www.uvek.admin.ch/de/sbb> (Stand: 14.08.2025, Zugriff: 25.10.2025).
- UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bahnstrecken Etwilen – Ramsen und Büren a.A. – Solothurn offiziell stillgelegt, unter: <https://web.archive.org/web/20120204234831/http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=de&msg-id=1246> (Stand: 07.03.2003, Zugriff: 24.10.2025).
- Verein Sernftalbahn, die Entwicklung des Vereins Sernftalbahn, unter: <https://sernftalbahn.ch/verein/vereinsgeschichte> (Zugriff: 29.11.2025).
- Verein Sernftalbahn, Homepage Verein Sernftalbahn, unter: <https://sernftalbahn.ch/> (Zugriff: 29.11.2025).
- Verein Sernftalbahn, SeTB-Geschichte, unter: <https://www.sernftalbahn.ch/sernftalbahn/geschichte> (Zugriff: 24.10.2025).
- Verein Sernftalbahn, Vereinsgeschichte, unter: <https://www.16.sernftalbahn.ch/sernftalbahn.ch/Vereinsgeschichte.html> (Zugriff: 29.11.2025).

- Von Arx, Manuela, An diesem «Gheimtipp» ist nichts geheim, in: Grenchner Tagblatt (Online), unter: <https://web.archive.org/web/20210419222813/https://www.grenchnertagblatt.ch/solothurn/grenchen/an-diesem-gheimtipp-ist-nichts-geheim-ld.1567920> (Stand: 10.07.2016, Zugriff: 24.10.2025).
- Walaulta, Reto, Wandel vom SBB-Bahnhof Zürich-Letten zum „Bhf Transhelvetica“, unter: <https://www.walaulta.ch/2016ff/im-wandel-der-zeit/> (Zugriff: 29.11.2025).
- Widmer, Urs, Johann Jakob Sulzer, unter: <https://www.winterthur-glossar.ch/johann-jakob-sulzer> (Stand: 11.02.2022, Zugriff: 26.11.2025).
- Wildi, Maja; Wildi, Markus, Homepage wildi bistro-schuppe, unter: <https://www.bistro-schuppe.ch/> (Zugriff: 29.11.2025).
- Willen, Bernhard; Ehrbar, Jürg, Brunnen - Morschach Bahn (BrMB), unter: <https://eingestelltebahnen.ch/brunnen-morschach-bahn-brmb/> (Zugriff: 23.11.2025).
- Willen, Bernhard, Ehrbar, Jürg, Ferrovia Lugano – Cadro – Dino, unter: <https://eingestelltebahnen.ch/ferrovia-lugano-cadro-dino-lcd/> (Zugriff: 03.12.2025).
- Willen, Bernhard; Ehrbar, Jürg, Herzogenbuchsee – Inkwil (SBB), unter: <https://eingestelltebahnen.ch/herzogenbuchsee-inkwil/> (Zugriff: 02.12.2025).
- Willen, Bernhard; Ehrbar, Jürg, Rhätische Bahn (RhB/BM), unter: <https://eingestelltebahnen.ch/rhaetischebahn-rhb-bm/> (Zugriff: 03.12.2025).
- Willen und Ehrbar, Solothurn – Büren an der Aare (SBB), unter: <https://eingestelltebahnen.ch/solothurn-buere-an-der-aare/> (Zugriff: 02.12.2025).
- Willen, Bernhard; Ehrbar, Jürg, Uerikon - Bauma - Bahn (UeBB), unter: <https://eingestelltebahnen.ch/uerikon-bauma-bahn-uebb/> (Zugriff: 28.11.2025).
- Willen, Bernhard; Ehrbar, Jürg, Zürich HB – Zürich Letten – Stadelhofen (SBB), unter: <https://eingestelltebahnen.ch/zuerich-hb-zuerich-letten-stadelhofen/> (Zugriff: 02.12.2025).
- ZVV, Geschichte, unter: <https://www.zvv.ch/de/ueber-uns/zuercher-verkehrsverbund/geschichte.html> (Zugriff: 28.11.2025).

6.3 Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1, s. 4: Kaufmann, Joel, private Aufnahme.
- Abb. 2, s. 11: SBB Historic, Postkarte mit Streckennetz der NOB, unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SBB_Historic_-_F_VARIA_00002_012_Schweizerische_Nord-Ost-Bahn_Z%C3%BCrich.tiff?page=1 (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 3, s. 11: Museum für Gestaltung Zürich, Plakatsammlung, unter: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042008/2007-07-17/> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 4, s. 14: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>.
- Abb. 5, s. 15: Staatsarchiv Kanton Zürich, private Aufnahme, unter: <https://eingestelltebahnen.ch/niederglatt-otelfingen/#jp-carousel-12342> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 6, s. 15: Bircher, Heinz, private Aufnahme, unter: https://bebrail.ch/images/183_SBB_Otelfingen-Niederglatt/009cSBB-19670406-03.jpg (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 7, s. 15: Gerber, Heinz, private Aufnahme, unter: https://bebrail.ch/images/183_SBB_Otelfingen-Niederglatt/030SBB-19860501.jpg (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 8, s. 15: Gubler, David, private Aufnahme, unter: <https://eingestelltebahnen.ch/niederglatt-otelfingen/#jp-carousel-15100> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 9, s. 17: Bärtschi, Hans-Peter, private Aufnahme, unter: https://ba.e-pics.ethz.ch/#main-search-text=bahnhof%20buchs&main-search-mode=and&date=7mcrqylhg5s-eth_date_range=1960-01-01%2C1969-12-31&detail-asset=2792080d-9fbc-4485-a87c-0498bad30e41 (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 10, s. 17: Screenshot von Google Street View, unter: https://www.google.de/maps/place/8107+Buchs/@47.4604367,8.4406653,3a,75y,207.79h,92.28t/data=!3m7!1e1!3m5!1sNwY6Mk2Ce_QrDuMlrGzjKw!2e0!6shhttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h%3D600%26pitch%3D-2.2786975393286895%26panoid%3DNwY6Mk2Ce_QrDuMlrGzjKw%26yaw%3D207.78631251943764!7i16384!8i8192!4m6!3m5!1s0x4790732e61218337:0x59fd04ba9b334dea!8m2!3d47.4584851!4d8.4410222!16z

L20vMGdwMDJq?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MTIwMi4wKXMSDoASAFQAw%3D%3D (Stand: März 2023)
(Zugriff: 07.12.2025).

- Abb. 11, s. 19: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>.
- Abb. 12, s. 20: Fotograf unbekannt, Werksfotografie, unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BM_BCe_4-4_2.jpg?uselang=de (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 13, s. 20: Sutter, Peter, private Aufnahme, unter: <http://polier.ch/Fotoarchiv/S/SutterP/05-CH-Sud/000S/RhB-BM-01.htm> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 14, s. 20: Werder, R., private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/rhaetische-bahn-rhb-bm/#jp-carousel-10259> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 15, s. 21: Fotograf unbekannt (Collezione Americo a Marca, Mesocco), private Aufnahme, unter: <https://lanostrastoria.ch/documents/01k818a1rr9rjq8t17rjqxakp2> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 16, s. 22: Knoerr, André, private Aufnahme, unter: <https://www.flickr.com/photos/trams-lisbonne/5517022126/> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 17, s. 22: Hunziker, D., private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/rhaetische-bahn-rhb-bm/#jp-carousel-5923> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 18, s. 24: SBB Historic, private Aufnahme, unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SBB_Historic_-_F_116_00001_405_-_S_Vittore.tif?page=1&uselang=de (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 19, s. 24: Crinari (Ti-Press), Presseaufnahme, unter: <https://www.laregione.ch/cantone/grigioni/1634880/attivita-stazione-vittore-edificio-stato> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 20, s. 24: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 21, s. 24: Rosa, Ursula, private Aufnahme.
- Abb. 22, s. 25: Paebi, private Aufnahme, unter: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Soazza03.JPG?uselang=de> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 23, s. 25: Lübcke, Vitus; Hürbi, Cyrill, private Aufnahme.
- Abb. 24, s. 25: Kaufmann, Joel, private Aufnahme.
- Abb. 25, s. 29: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>
- Abb. 26, s. 30: Fotograf unbekannt (VST-Revue), private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/solothurn-buere-an-der-aare/#jp-carousel-13236> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 27, s. 30: Sutter, Peter, private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/solothurn-buere-an-der-aare/> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 28, s. 32: Berner, Hans-Rudolf, private Aufnahme, unter: www.sbbarchiv.ch/bild.aspx?VEID=500516&DEID=10&SQNZNR=1 (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 29, s. 32: Eggli, Daniel, private Aufnahme, unter: <https://web.archive.org/web/20250422152939/https://www.burgergemeinde-r%C3%BCti.ch/galerie/der-bahnhof/> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 30, s. 33: Berner, Hans-Rudolf, private Aufnahme, unter: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SBB_Historic_-_F_122_00601_001_-_Leuzigen_Stationsgebaeude_Bahnseite.jpg (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 31, s. 33: Tripadvisor, Werbeaufnahme, unter: <https://dynamic-media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-o/0f/b9/52/ed/authentisch-und-nachhaltig.jpg?w=1600&h=-1&s=1> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 32, s. 34: Berner, Hans-Rudolf, private Aufnahme, unter: www.sbbarchiv.ch/bild.aspx?VEID=497453&DEID=10&SQNZNR=1 (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 33, s. 34: suissegourmet.ch, Werbeaufnahme, unter: <https://www.suissegourmet.ch/derendingen/restaurant-srignags/> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 34, s. 35: Fotograf unbekannt (SeTB-Archiv), private Aufnahme, unter: https://sernftalbahn.ch/files/styles/large/public/_DSC3135.jpg (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 35, s. 36: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>
- Abb. 36, s. 37: Sutter, Peter, private Aufnahme, unter: <http://polier.ch/Fotoarchiv/S/SutterP/04-CH-Ost/000S/SeTB.htm> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 37, s. 37: Bärtschi, Hans-Peter, GL Sernftalbahn Schwanden – Elm, unter: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#main-search-text=sernftalbahn&main-search-mode=and&detail-asset=df0013ed-22e7-4376-9ec2-9bd91c14f57a> (Zugriff: 07.12.2025).

- Abb. 38, s. 39: Enz, Dieter; Comet Photoshopping GmbH, Werbeaufnahme, unter: https://sernftalbahn.ch/files/styles/breite_1000/public/img_7601_aus.jpg (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 39, s. 39: Enz, Dieter; Comet Photoshopping GmbH, private Aufnahme, unter: https://sernftalbahn.ch/files/styles/breite_1000/public/_DSC0175.jpg (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 40, s. 41: Germann, Thomas, Scan Bleistiftzeichnung, unter: <https://img.nzz.ch/2024/01/22/333d5531-9041-44c7-8620-3b7e4d768c2e.jpeg?width=1500&height=915&fit=bounds&quality=75&auto=webp&crop=3755,2291,x262,y186> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 41, s. 42: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>.
- Abb. 42, s. 44: Bärtschi, Hans-Peter, private Aufnahme, unter: <https://ba.e-pics.ethz.ch/#main-search-text=bahnhof%20letten&main-search-mode=and&detail-asset=16a89372-6755-4813-88f9-27eafe691cca> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 43, s. 44: Fotograf unbekannt (keystone), Presseaufnahme, unter: <https://www.watson.ch/imgdb/8e26/Qx,A,0,0,1300,853,541,355,216,142/8760953563670752> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 44, s. 45: Fotograf unbekannt (watson), Presseaufnahme, unter: <https://www.watson.ch/imgdb/4209/Qx,A,0,0,3634,4521,1514,1883,605,753/4808897041892428> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 45, s. 45: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 46, s. 45: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 47, s. 47: Rochaix, L.; Coll. J., private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/ferrovia-lugano-cadro-dino-lcd/#jp-carousel-8269> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 48, s. 47: Meyer, Karl, private Aufnahme, unter: <https://www.flickr.com/photos/35075336@N08/5066667949> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 49, s. 48: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>.
- Abb. 50, s. 49: Sutter, Peter, private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/ferrovia-lugano-cadro-dino-lcd/#jp-carousel-6248> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 51, s. 52: Kaufmann, Joel, private Aufnahme.
- Abb. 52, s. 54: Wenzel, Jean-Paul, eigene Grafik, erstellt mit: <https://map.geo.admin.ch>.
- Abb. 53, s. 55: Fotograf unbekannt (Chronik Bäretswil), private Aufnahme, unter: <https://chronik-baeretswil.ch/bahneinweihung-1901/nggallery/page/2#gallery/085db026c9bfb4054aec2f4826978d70/7046> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 54, s. 55: Fotograf unbekannt (Foto Archiv SVEA), private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/uerikon-bauma-bahn-uebb/#jp-carousel-2553> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 55, s. 55: Sutter, Peter, private Aufnahme, unter: <https://eingestellte-bahnen.ch/hinwil-bauma/#jp-carousel-13744> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 56, s. 55: Gubler, David, private Aufnahme, unter: <https://bahnbilder.ch/26555> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 57, s. 57: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 58, s. 58: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 59, s. 58: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 60, s. 59: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 61, s. 59: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 62, s. 59: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 63, s. 59: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 64, s. 61: Fotograf unbekannt (standseilbahnen.ch), private Aufnahme, unter: <https://www.standseilbahnen.ch/images/6400/6430.01-schwyz-stoos-17.jpg> (Zugriff: 07.12.2025).
- Abb. 65, s. 62: Wenzel, Karolina, private Aufnahme.
- Abb. 66, s. 63: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Abb. 67, s. 63: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.
- Titelbild: Wenzel, Jean-Paul, private Aufnahme.

7 Anhang

Nachfolgend mein Inventar.

Name	Koordinaten	Name	Koordinaten	Name	Koordinaten
Dino	46.052207, 8.983610	Crassier	46.373187, 6.165642	Viarnetto	46.018302, 8.970030
Elm	46.922269, 9.173102	Dailens	46.639996, 6.547636	Viganello	46.016635, 8.969740
Eriswil	47.080239, 7.850663	Daiwil	47.096995, 8.016790	Villmergen	47.346002, 8.247410
Hornbrechtikon	47.252582, 8.771321	Davesco	46.036751, 8.979420	Villnachern	47.474253, 8.157200
Kriens	47.034192, 8.281329	Dongio	46.439642, 8.953548	Vuadens-Nord	46.625946, 7.017374
Leuzigen	47.177870, 7.448595	Doppleschwand-Romoos	47.028256, 8.067526	Wart	46.998885, 9.114142
Mesocco	46.390189, 9.233882	Dürrenast	46.741045, 7.624930	Weesen (alt)	47.134261, 9.091147
Neuthal	47.357915, 8.864339	Emmen	47.077334, 8.300884	Wengi	46.604837, 7.662222
Niederlenz	47.402353, 8.174692	Emmenfeld	47.087108, 8.309575	Yvorne	46.328700, 6.952098
Rümikon-Mellikon	47.567123, 8.363585	Engehof	47.694304, 8.603558	Zürich Enge (alt)	47.362204, 8.533558
Soazza	46.367480, 9.222852	Engi-Dörfli	46.979797, 9.151372	Zürich Giesshübel (alt)	47.362643, 8.522147
Stansstad	46.980503, 8.336340	Etzgen	47.572478, 8.104227	Zürich Selnau (alt)	47.370507, 8.531756
Sursee-Stadt	47.174273, 8.107583	Eyfeld	46.971159, 7.471844	Belvedere di Porza	46.027261, 8.957785
Zürich Buchs	47.460315, 8.440467	Eysins	46.381967, 6.206006	Beringen	47.696862, 8.574917
Zürich Letten	47.387253, 8.533420	Fahrwangen-Meisterschwanden	47.295354, 8.238259	Bern Fischermätteli	46.941682, 7.412143
Affoltern-Weier	47.062021, 7.749801	Fenil	46.486154, 6.869302	Biasca Borgo	46.360099, 8.969135
Algetshausen-Henau	47.448546, 9.109943	Fillistorf	46.865870, 7.226885	Biel Gurzelen	47.143901, 7.259079
Ammannsegg	47.172768, 7.537312	Finsterhennen	47.029819, 7.178898	Biel Neumarktplatz	47.140332, 7.248500
Amsteg-Silenen	46.781006, 8.672104	Founex	46.335704, 6.197041	Bignasco	46.339260, 8.607419
Arch	47.164477, 7.418490	Freiburghaus	46.894388, 7.270232	Birrfeld	47.443614, 8.215778
Bannwald	46.583614, 7.933675	Gammen-Schönenbühl	46.924893, 7.234176	Bois-Bougy	46.375872, 6.226131
Bäretswil	47.337305, 8.852194	Gimel	46.507595, 6.312800	Bönigen	46.689148, 7.897320
Bärschwil	47.400770, 7.476921	Gjuch	47.189773, 7.848845	Bonne-Fontaine	47.088708, 6.807888
Bellavista (Pferdebahn)	45.911176, 9.001491	Gondiswil	47.128093, 7.883648	Borex	46.377520, 6.180689
Beromünster	47.207974, 8.189805	Gordevio	46.224833, 8.741944	Brugaio	46.395569, 8.984052
Biel Bahnhofplatz	47.133616, 7.243081	Granges	46.529057, 6.842031	Brunnen Axenstrasse	46.992271, 8.608963
Biel Centralplatz	47.137023, 7.246599	Grünenwald	46.835253, 8.379465	Büren	46.938877, 8.390577
Blausee-Mitholz	46.529016, 7.675564	Gübensee	47.397862, 9.316905	Burgmatt	47.030933, 8.067823
Bleichenberg	47.191248, 7.558550	Gwattstrutz-Strättligen	46.716481, 7.629513	Bützberg	47.212359, 7.742169
Bollingen	47.217351, 8.879227	Heinrichsbad	47.395795, 9.298692	Cadro	46.046715, 8.984640
Bourdigny	46.218876, 6.045429	Heustrich-Emdthal	46.652195, 7.684691	Canobbio	46.036961, 8.963498
Boveresse	46.919129, 6.595372	Hilfikon	47.333360, 8.246226	Cevio	46.317078, 8.602301
Bressonnaz	46.653162, 6.791264	Höfliegg	46.998818, 9.114019	Cevio Ospedale	46.325142, 8.604864
Burghof	47.031999, 7.761311	Hohbrugg	47.732124, 8.491011	Chantier	46.948956, 6.853543

Büron-Bad Knutwil	47.210178, 8.089467	Hölstein Weidbächli	47.418755, 7.763484	Chesières	46.301389, 7.042114
Cabbio	46.328956, 9.204985	Horwerstrasse	47.040172, 8.301118	Coglio-Giumaglio	46.271183, 8.682469
Cama	46.272605, 9.169285	Hotel Monte Generoso	45.909398, 9.004304	Convers	47.084018, 6.864711
Carolina	46.669547, 10.058368	Huttwil Sportzentrum	47.110786, 7.829677	Aurigeno-Moghegno	46.239809, 8.714422
Castione-Arbedo	46.225006, 9.041490	Inkwil	47.196335, 7.672913	Avegno	46.205815, 8.742939
Castione-Villaggio	46.225412, 9.048711	Interlaken Mystery Park	46.680113, 7.876241	Axenstein	46.985969, 8.615711
Céligny	46.347983, 6.200103	Jegenstorf-Spital	47.058791, 7.508325	Baden-Oberstadt	47.469732, 8.304300
Chantemerle	46.461822, 6.905684	Kerns-Kägiswil	46.909500, 8.260030	Bannwil Kleben	47.246795, 7.755331
Châtel-St. Denis	46.526160, 6.898761	Kumm	46.703033, 7.651809	Bellevue NE	47.118399, 6.864178
Choindez	47.324019, 7.375817	Kupferhammer	47.037200, 8.292149	Bellière	46.522035, 6.897554
Claro	46.253182, 9.017051	La Bâtiаз	46.107191, 7.070186	Bellinzona BM	46.198831, 9.026402
Cornaux	46.457051, 6.909497	La Fouly	46.501592, 6.335549	Rank	47.420195, 9.423769
Cortailod	46.947221, 6.852641	La Veyre	46.478008, 6.865703	Reinach Unterdorf	47.258156, 8.182477
Corzoneso	46.445729, 8.942900	Langholz	47.264447, 8.726717	Rheinhof	47.682422, 8.617881
Courrendlin	47.338338, 7.368934	Le Bioulet	47.222073, 7.062754	Riazzino-Cugnasco	46.173073, 8.898728
Couvet CFF	46.930395, 6.634003	Le Prunier-Saubraz	46.508943, 6.319060	Riethüsli (alt)	47.410780, 9.366929
Crans	46.358678, 6.212424	Le Vanel	46.487220, 7.225350	Rigi First	47.040072, 8.479488
Därligen	46.659764, 7.814732	Leggiuna	46.388636, 8.984498	Rigi Scheidegg	47.026199, 8.522342
Dättwil	47.449681, 8.290936	Lenzburg Stadt	47.388693, 8.178293	Ritterhaus-Bad Kämmoos	47.267384, 8.826596
Derendingen	47.202565, 7.582186	Les Chauх	46.505858, 6.890174	Rohr-Buchs	47.396779, 8.082065
Dürnten	47.278644, 8.836547	Les Colombettes	46.616838, 7.001243	Ronchini	46.233691, 8.726339
Dürrenroth	47.091296, 7.792019	Les Eplatures	47.083508, 6.797555	Roveredo	46.236824, 9.127903
Effingen	47.476565, 8.100701	Les Epoisats	46.680858, 6.340246	Rüplisried-Mauss	46.932658, 7.252310
Ei	47.027686, 7.755834	Leuk Stadt	46.318863, 7.633934	Russengraben	46.355730, 7.613307
Eigerwand	46.581322, 8.003580	Ligornetto-Genestrerio	45.858643, 8.958874	Safnern West	47.148552, 7.319824
Einigen	46.711126, 7.639435	Locarno S. Antonio (alt)	46.168880, 8.787842	Säge	47.112713, 7.856350
Engi-Hinterdorf	46.974113, 9.160631	Loderio	46.379439, 8.972943	San Antonio	46.238443, 9.132779
Engi-Vorderdorf	46.984810, 9.144467	Lugano Piazza Manzoni	46.003556, 8.952677	Sängi	47.218665, 7.840567
Ettenhausen-Emmetschloo	47.324847, 8.834274	Lumino	46.229408, 9.065948	Sarmenstorf	47.309677, 8.245481
Etziken	47.190592, 7.636221	Lütschinnenbrücke	46.688435, 7.889906	Sassal	46.838488, 9.544932
Etzwilen	47.661123, 8.818617	Maggia	46.245862, 8.705795	Scarpino	46.015865, 8.966904
Faulensee	46.673770, 7.697920	Maiacker	47.297346, 7.703977	Schaffhausen Kreuz	47.692834, 8.624430
Felsenau	47.605568, 8.221200	Malvaglia Chiesa	46.403735, 8.982309	Scherzligen	46.750572, 7.634349
Ferenbalm-Gurbrü	46.954074, 7.218847	Malvaglia Ronge	46.413094, 8.977185	Schinznach Dorf	47.457118, 8.130622
Fürigen	46.982476, 8.350728	Matt-Dorf	46.963482, 9.170485	Schwändi	46.930310, 9.172535
Gammenthal	47.035056, 7.737902	Mattstetten	47.026089, 7.519447	Sihlbrugg	47.238785, 8.577143
Geuensee	47.195326, 8.103963	Meinisberg Moos	47.158426, 7.342381	Siselen BE	47.032115, 7.181920
Gilly-Bursinel	46.445071, 6.306372	Meissenboden	46.939949, 9.169616	Someo	46.286618, 8.662010

Giornico	46.402644, 8.872125	Mett Bären	47.146525, 7.272909	Soolstrasse	46.999011, 9.101862
Gontenbach	47.299892, 8.530657	Mett BMB	47.144575, 7.274508	Soragno	46.031593, 8.977172
Gossau	47.301867, 8.762782	Moille-Saulaz	46.498267, 6.879986	Sorte	46.293240, 9.179731
Grandgourt	47.469791, 7.048261	Molinazzo	46.212570, 9.039229	Spiezmoos Nord	46.693516, 7.663267
Granges-Lens	46.265629, 7.458720	Montherod	46.498510, 6.365897	Spiezmoos Süd	46.691686, 7.661386
Griesbach	47.044313, 7.742103	Monthey Place du Marché	46.251711, 6.947186	St. Gallen Tivoli	47.427114, 9.398786
Grono	46.247217, 9.147977	Monthey-CFF (AOMC)	46.256030, 6.954170	St.-Sulpice	46.909208, 6.562878
Grünigen	47.281368, 8.760287	Monthey-Ville (alt)	46.253457, 6.948465	Subingen	47.193561, 7.611231
Gurtellen	46.729325, 8.622488	Morschach-Axenfels	46.981295, 8.616212	Sureggio	46.050898, 8.970638
Gwatt	46.725504, 7.620153	Motto-Ludiano	46.427966, 8.970498	Tramelan-Collège	47.221706, 7.096345
Haag-Gams	47.207502, 9.478924	Murkart	47.537870, 8.915711	Trevano	46.031769, 8.960016
Harissenbucht	46.981998, 8.346682	Neuhausen Kreuzstrasse	47.683859, 8.612524	Tschäppel	47.096514, 7.852386
Häusernmoos	47.078551, 7.749629	Niederbipp Dürrmühle	47.273065, 7.692593	Üech	47.109002, 7.857877
Hemishofen	47.677991, 8.833115	Niederbipp Enge	47.280301, 7.699939	Unterdossen	47.024239, 8.507604
Hinteres Riedholz	47.235363, 7.584879	Oberalpsee	46.658690, 8.651981	Unterstetten	47.033380, 8.490784
Hornussen	47.497401, 8.059716	Oberarth	47.055961, 8.536699	Valmoesa (Stahl)	46.234974, 9.093625
Imtschi	46.760485, 8.652761	Oberdorf	46.948185, 8.383459	Vaulruz-Nord	46.623747, 6.990016
Inden	46.343085, 7.617449	Obergrund	47.046956, 8.303969	Vaumarcus	46.877777, 6.757485
Kandergrund	46.557428, 7.662595	Oberhasli	47.465755, 8.502280	Ventuno	46.026840, 8.974377
Krämersried	47.141507, 7.290059	Obermatt	46.842908, 8.373570	Vernay	46.438603, 6.289192
Küttigkofen-Kräiligen	47.151801, 7.528846	Oberwetzikon	47.326231, 8.793019	Uetikon-Grossdorf	47.266567, 8.675279
Laupen (alt)	46.902779, 7.238083	Oberwiesen-Stühlingen	47.748307, 8.457538	Unterbach	46.745165, 8.120845
Le Crêt	46.601099, 6.941707	Oberzollikofen	46.997552, 7.459622	Untersteckholz	47.208542, 7.843364
Le Creux	47.099925, 6.869877	Onnens-Bonvillars	46.832664, 6.689793	Vernier-Meyrin	46.222390, 6.085708
Le Creux Les Biches (alt)	47.203537, 6.940546	Önsingen Schulhaus	47.290262, 7.725953	Vevey-Funi	46.468171, 6.835618
Le Lussex	46.556649, 6.600898	Önsingen Stampfe	47.285357, 7.705617	Vuisternens-devant-Romont	46.652168, 6.930692
Le Seignat	47.133896, 6.886139	Orpund Post	47.140061, 7.299946	Waltenschwil	47.330687, 8.292763
Le Villaret	46.979408, 6.853859	Perreux	46.945722, 6.821333	Wasen i. E.	47.043493, 7.791304
Leggia	46.264301, 9.165395	Piani di Verdabbio	46.284393, 9.173201	Wassen	46.701639, 8.597046
Leibstadt	47.593236, 8.165561	Pollegio	46.364124, 8.942588	Weesen	47.129997, 9.094488
Leissigen	46.655117, 7.775016	Pont-de-Fenil	46.482233, 6.864097	Weiach-Kaiserstuhl	47.563664, 8.425554
Lerchenfeld	46.767548, 7.605788	Pregassona	46.021238, 8.972492	Weite-Wartau	47.091473, 9.501610
Les Bayards	46.908977, 6.523828	Rumeling	46.335400, 7.621598	Wiggen	46.899823, 7.901386
Les Ponts	46.617625, 6.980737	Rüti	47.154569, 7.402157	Wolfhausen	47.258231, 8.800917
Les Verrières	46.905274, 6.479387	Saanebrücke-Kriechenwil	46.913771, 7.234660	Arth	47.064336, 8.524009
Leukerbad	46.378139, 7.629085	Safnern Station	47.150947, 7.323831	Acquarossa-Comprovasco	46.455677, 8.938333
Liesberg	47.398218, 7.438948	Sâles	46.640225, 6.974009	Albinen	46.328953, 7.629450
Ligerz	47.083761, 7.135158	San Vittore	46.236589, 9.107756	Allmendingen	46.918606, 7.531973

Lodano	46.261063, 8.690615	Sattel-Aegri	47.079862, 8.627267	Arth-Goldau (alt)	47.048694, 8.550222
Lohn-Ammannsegg	47.172760, 7.537319	Sceut	47.317383, 7.159661	Arth-Goldau ARB	47.049490, 8.548727
Löhningen	47.701223, 8.551507	Schleitheim	47.746966, 8.479997	Au	46.996701, 9.086148
Lostallo	46.312681, 9.197714	Schnaus-Strada	46.774542, 9.176948	Au Moulin	46.526065, 6.882660
Luggagia	46.062280, 8.973149	Schwarzenbach SG	47.445180, 9.068490	Aubonne	46.493901, 6.392950
Lüsslingen	47.192519, 7.496566	Siblingen	47.714433, 8.517866	Stabio (alt)	45.849732, 8.943928
Mahlenwald	47.154481, 7.262335	Siblingerhöhe	47.721748, 8.504496	Stugl/Stuls	46.650276, 9.723321
Männedorf-auf-Dorf	47.257486, 8.702159	Sils im Domleschg	46.700311, 9.458518	Sulz	47.556532, 8.090496
Matt-Station	46.957816, 9.171258	Sisseln	47.545620, 7.992840	Tatroz	46.523474, 6.863298
Meierskappel-Risch	47.123990, 8.451584	Siviriez	46.659256, 6.885346	Tesserete	46.066229, 8.966072
Meinisberg Station	47.160203, 7.348969	Siviriez (alt)	46.656294, 6.883858	Thun (STI)	46.754696, 7.630664
Melchnau	47.186097, 7.848930	Solis	46.681141, 9.525002	Trey	46.779950, 6.916261
Mellingen	47.429791, 8.273666	Soyhières-Bellerive	47.388023, 7.364906	Triengen-Winikon	47.234938, 8.073415
Menzingen	47.178275, 8.590520	St. Triphon	46.278791, 6.971911	Trübbach	47.071615, 9.480322
Mézières VD	46.59923, 6.77113	Osogna-Cresciano	46.299278, 8.994145		
Miesern	47.367465, 7.875404	Ottikon	47.295768, 8.778722		
Mols	47.112990, 9.276807	Perroy	46.471196, 6.362995		
Montmolin-Montezillon	46.991339, 6.842958	Pfetterhouse	47.503512, 7.176049		
Muntelier	46.941849, 7.138764	Prangins	46.396014, 6.244975		
Mussachen	47.090126, 7.773036	Ramsen	47.707796, 8.821132		
Naters	46.323891, 7.987618	Riedwil	47.139948, 7.693091		
Neuchâtel-Vauseyon	46.990939, 6.916561	Rielasingen	47.733637, 8.842354		
Noës-Chalais	46.279151, 7.507091	Riveo	46.298248, 8.626411		
Oberägeri	47.134070, 8.615566	Roches BE	47.300445, 7.382773		
Oberei	47.043542, 7.777051	Rodi-Fiesso	46.490263, 8.740150		
Oetwil-Willikon	47.265462, 8.732547	Rueyres-Treyfayes	46.645454, 6.955773		
Orpund Station	47.139313, 7.309224				

E-Mails (gekürzt):

Glauser, Meder, SBB:

- Frage: 1. Wie bestimmen die SBB, welche Bahnhöfe (nicht) eingestellt werden und welchen gesetzlichen Vorgaben unterliegen sie dabei?
2. Wie ist das weitere Vorgehen, sobald die Einstellung eines Bahnhofs beschlossen wurde? Wie lange dauert dieser Prozess?
3. Wie verfahren die SBB nach der Einstellung von Bahnhöfen mit diesen? Gibt es eine bevorzugte Weiternutzung? Wer trifft diese Entscheidung?
4. In welchen Fällen werden eingestellte Bahnhöfe verkauft, in welchen nicht? (Falls dies öfters vorkommt: Bleiben die Bahnhöfe im Besitz von ehemaligen Stationswärtern?)
5. Existieren einige Ausnahmefälle, die Sie besonders hervorheben würden, die definitiv nicht in diese Normen passen?

Antwort Glauser: Grundsätzlich ist SBB-Infrastruktur hierzu nicht die einzige «offizielle Stimme». SBB-Infrastruktur ist aber in aller Regel Eigentümerin sowohl des Grundstückes als auch der Anlagen und Bauten. Mit der Abstimmung über FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur) im 2014 wurde die prozessuale Federführung für Ausbau dem BAV (Bundesamt für Verkehr) zugeschrieben. Unverändert bleibt, dass je Verkehrsart (Schienengüterverkehr, Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonenregionalverkehr) ein Angebotsziel festgelegt wird (beispielsweise Knotenkonzept mit Stunden-/Halbstundentakt). Diese Angebotsziele werden zusammengeführt zu einem Angebotskonzept und darauf basierend werden Anpassungen am Bahnnetz ermittelt. Dabei kann durchaus auch resultieren, dass eine bestehende Bahnhaltestelle nicht mehr mit Verkehrshalten bedient wird (weil zu geringe Nachfrage oder weil aus Kapazitätsgründen nicht mehr möglich usw). Dieser Vorschlag wird im Auftrag des BAV erarbeitet und gelangt als Botschaft an den Bundesrat und wird im Parlament diskutiert. Daraus resultiert ein Bundesbeschluss (und somit ein Gesetz). Die verschiedenen Dokumente des letztbeschlossen [Ausbauschrift 2035 - BAV](#) sind öffentlich verfügbar. Die Frage 1) lässt sich also nur indirekt beantworten. Die SBB bestimmen nicht, welche Bahnhöfe «für immer»

eingestellt werden. Am Beispiel von «Ligerz» wurde mit dem Ausbauschnitt 2025 beschlossen ([AS 2015 665 - Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur | Fedlex](#)), dass der doppelspurige Ligerztunnel gebaut wird ([Tunnel | SBB](#)) und danach die einspurige Strecke entlang vom See rückgebaut wird. Im Hinblick auf den Fahrplanwechsel und mit dem Ziel eines «robusten» Fahrplans wurde beschlossen, den Bahnhof Ligerz bereits ab Fahrplanwechsel Dezember 2024 nicht mehr zu bedienen ([Winzerdorf im Umbruch - Ligerz am Bielersee ist fünf Jahre früher ohne Bahnhof - News - SRF](#)). Der Rückbau wird jedoch erst nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrecke angegangen. Für die Beantwortung der Frage 2) lohnt sich ein Blick ins [Fahrplanverfahren - BAV](#). Am Beispiel Ligerz wurde der Entscheid mit dem Fahrplänenwurf im Frühsommer 2024 getroffen. Dies ist eher kurzfristig, um alle Beteiligten genügend einzubinden. Hintergrund ist, dass der öffentliche Regionalverkehr durch kommunale und kantonale Behörden bestellt und mittels Abgeltungen mitfinanziert wird. Es ist eher üblich, dass diese Veränderungen etwa 10-20 Jahre im Voraus klar sind – was der ursprünglichen Planung entspricht (Umfahrungstunnel Ligerz mit Ausbauschnitt 2025 im Jahr 2015 beschlossen und gleichzeitig die Ausserbetriebnahme und Rückbau des Bahnhofs Ligerz ab 2029 geplant). Um die Frage 3) zu beantworten, braucht es einen kurzen Exkurs in die gesetzlichen Grundlagen. Die Bahninfrastruktur – darunter gehören auch Bahnhofgebäude – und dessen Betrieb wird gemäss Eisenbahngesetz durch den Bund finanziert (dies wird in einer weiteren Verordnung noch spezifiziert [SR 742.120 - Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur \(KPFV\) | Fedlex](#)). Wie für den Neubau braucht es für den Rückbau eine Plangenehmigung gemäss [SR 742.142.1 - Verordnung vom 2. Februar 2000 über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen \(VPVE\) | Fedlex](#). Nun zur Frage 3) und 4) : Falls ein Gebäude / eine Fläche für bahnbetriebliche Aspekte langfristig nicht mehr benötigt wird, wird diese Fläche «vom Bahnbetrieb freigestellt» und an SBB-Immobilien verkauft. SBB-Immobilien veräussert die Fläche im Baurecht an Dritte oder entwickelt das Areal gemeinsam mit der jeweiligen kommunalen Behörde wie am Beispiel Zürich Werkstadt [Zürich, Werkstadt | SBB Immobilien](#). In den meisten Bahnhöfen ist noch ein Teil der für den Bahnbetrieb nötigen Technik / Anlagen installiert, sodass keine Freistellung erfolgen kann. Dann vermietet SBB Immobilien die Flächen <https://sbb-immobilien.ch/mieten/> wie am Beispiel Bahnhof Mels [Direkt am Bahnhof - Hobby-/Bastel- oder Lagerraum zur Zwischennutzung | SBB Immobilien](#). Grundsätzlich sind Bahnhöfe meist sehr attraktive Standorte für Weiterentwicklungen oder Umnutzungen. Wenn aber an Bahnhöfen keine kommerziellen Zugshalte mehr stattfinden, sind die Gebäude meist kommerziell wenig lukrativ für eine Umnutzung. Denn es gibt keine Reisenden mehr, die als Laufkundschaft interessant sind und meist auch gar keine Verkehrserschliessung mehr. Deshalb kann hier ein gewisses Risiko bestehen, dass Lost Places entstehen.

Antwort Meder: Also hier meine ersten Inputs: Die Nachfrage bzw. die Fahrgastzahlen sind für den Entscheid, einen Bahnhof zu schliessen, relevant. Um Prognose dazu zu machen, wie ein Bahnhof in der Zukunft benutzt wird, haben wir Modellen, die auf die Prognose des ARE (Amt für Raumentwicklung) basieren. Die Haltepolitik, d.h. welche Bahnhöfe durch welche Züge bedient werden sollen, wird definiert indem: ...das BAV für den Fernverkehr und die Kantone für den Regionalverkehr das Angebot (wie viel Züge von welchen Kategorien (Intercity, Interregio, S-Bahn,...) pro Stunde verkehren) festlegen bzw. bestellen. ...Betriebskonzepten (mit Fahrplan) erstellt werden, damit das Gesamtsystem funktioniert. Die SBB hat eine Aufgabe der «Service-public» (auch unwirtschaftliche Haltestelle werden bedient). SBB hat eine Division Immobilien, die Grundstücke bzw. Gebäude, die nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden, verwerten. Entweder indem, dass sie die selber nutzen (Bau / Umbau / Renovation) oder verkaufen. Es braucht einen Entscheid vom BAV (Bundesamt für Verkehr), um eine Bahnanlage für einen anderen Zweck zu benutzen (Antrag wird von der SBB gestellt).

Soazza:

- Frage 1: 1. Mantenete viva la storia della stazione ferroviaria e, se sì, in che modo?
2. Come e quando è stato deciso di aprire il centro culturale nella vecchia stazione ferroviaria?
3. Quanto ritenete importante il vostro contributo alla comunità locale e come lo riassumereste brevemente?
4. Rispetto alla domanda 3, come valutate l'importanza che la Ferrovia Mesolcina e la sua stazione avevano in passato, quando erano ancora in funzione?

Antwort 1: La Biblioteca Regionale Moesana ha realizzato un progetto negli anni 2014-2016 sulla storia della Ferrovia Bellinzona-Mesocco. Ha raccolto documenti, fotografie, filmati e ha intervistato le persone che hanno lavorato per la B-M (Ferrovia retica), che hanno usufruito del treno. Ogni anno vengono aggiunte informazioni che vengono archiviate. Tutto il materiale raccolto è a disposizione di chi è interessato alla storia della nostra ferrovia. Nel 1982 è stata allestita la Biblioteca comunale di Soazza. Abbiamo traslocato tre volte in tre edifici differenti in paese e alla fine è nata l'idea di avere una struttura propria. Abbiamo pensato alla vecchia stazione e magari aggiungere un locale per i libri e un sala di lettura. Il progetto è cresciuto ed è diventato un Centro Culturale di Circolo. Il Centro culturale è composto da due costruzioni ben precise: la vecchia stazione BM, che è stata restaurata a regola d'arte sotto l'egida dei monumenti storici dei Grigioni e che attualmente ospita al primo piano gli uffici del Centro culturale e della Biblioteca comunale di Soazza. Al pianterreno la Biblioteca regionale moesana, i servizi igienici per disabili, un piccolo locale per il ristoro (macchina del caffè, e lavandino), tavolo con sedie e scansie ai muri per le riviste nonché una porta che dà sull'esterno. Nello scantinato si sono ricavati due locali per depositi di documenti e l'archivio dell'Associazione di Testimonianze Locale di Soazza e un localino con due mostre permanenti sulla lavorazione della lana e della pietra ollare. Nel corridoio due servizi igienici. Alla vecchia stazione è stato aggiunto un nuovo corpo che comprende l'atrio con la Biblioteca comunale, una grande sala adibita a riunioni, conferenze, concerti eventi, piccoli spettacoli. Verso nord, attigui, vi sono una sala d'attesa, con servizi igienici pubblici, e sul piazzale, vi sono i posteggi e la piazza giro per l'automobile postale. Il contributo del Centro culturale alla cultura del paese e della Regione è molto importante. Il Centro culturale è di proprietà del comune di Soazza e nel contempo opera tramite una convenzione con i due comuni limitrofi: Mesocco e Lostallo. È diretto da un Consiglio culturale di sei membri più un segretariato, propone numerose iniziative che vanno dai concerti, dibattiti, presentazioni di libri, mostre, progetti culturali, piccoli spettacoli che coinvolgono non solo il villaggio di Soazza ma tutta la Regione. La ferrovia ha portato benessere, posti di lavoro e soprattutto un impatto economico rilevante per il trasporto delle persone ma anche per il trasporto delle merci, legname, bestiame.

Frage 2: Come veniva utilizzato l'edificio prima che vi si trasferisse la biblioteca?

Antwort 2: L'edificio antico, quello restaurato, è stato costruito agli inizi del 1900 ed era la stazione di Soazza per i passeggeri e per il carico e scarico delle merci e del bestiame. La ferrovia, a scartamento ridotto, fu inaugurata nel 1907 e percorreva la tratta Bellinzona-Mesocco (BM), fermandosi in tutti i villaggi della Mesolcina e anche in altri posti strategici per i contadini. L'edificio «stazione» aveva al pianterreno due salette:

una era la sala d'attesa e l'altra era la biglietteria per il capostazione. Al piano di sopra c'era un piccolo appartamento con cucina, stanza da letto e un altro piccolo vano. Nell'edificio c'è anche un solaio. L'appartamento era affittato a piccole famiglie. A nord della stazioncina vi era un piazzale di carico, rialzato, con una rampa per accedervi. Il piazzale era alto circa 80 cm e serviva per caricare le merci e il bestiame direttamente sui vagoni. Dopo la metà degli anni 70 l'edificio è rimasto chiuso e abbandonato a se stesso, fino all'arrivo della Biblioteca Comunale quella Moesana e il Centro Culturale, dal 2008 ad ora.

Fassora, Ur Barachin:

- Frage: 1. Come e perché avete scelto il vecchio edificio della stazione ferroviaria come sede per il nuovo negozio?
2. Cosa c'era nell'edificio prima dell'Ur Barachin? (Ho letto che inizialmente il negozio si trovava al piano superiore: cosa c'era prima al piano terra e cosa è successo al piano superiore dopo il trasloco?)
3. Come valutate l'importanza del negozio per Dino e ritenete che la sua importanza odierna sia maggiore di quella della linea ferroviaria di allora?
4. Qual è il futuro del negozio? Sono in corso lavori di manutenzione e l'Ur Barachin manterrà la sua importanza anche nei prossimi anni?

Antwort: Eravamo alla ricerca di spazi adatti per aprire il negozio, non ce n'erano, finché si sono liberati quegli spazi e abbiamo chiesto al Comune (allora Comune di Sonvico) che ce li ha concessi, per un affitto simbolico. Al piano superiore c'era un appartamento, che dopo di noi è rimasto come spazio per le associazioni, per riunioni e simili. Al piano terra prima del negozio c'era l'ufficio postale. Sull'epoca ufficio postale le lascio il recapito di Floriano Pagnamenta, di Sonvico, già buralista postale, che ho preavvisato: rondine@sunrise.ch. In merito all'importanza del negozio rispetto alla stazione, direi che è cambiata completamente tutta la società... comunque ai tempi della ferrovia LCD c'erano due alberghi a Dino, dove arrivavano i turisti dal Milanese e dalla Svizzera interna, e due osterie e due negozi di alimentari e la popolazione residente era la metà, o forse meno, di quella odierna. Ora la popolazione è aumentata ma il paese non ha più l'ufficio postale (da 20 anni circa) né un bar (c'è un ristorante che apre alle 18), scuole infanzia ed elementari sono a Sonvico... Il negozio Ur Barachin è nato per fornire "sulla porta di casa" generi di prima necessità agli abitanti poco dopo che era stato chiuso il negozio Coop, ma anche come punto di aggregazione, per non trovarci in un paese dormitorio. Non è facile per Ur Barachin chiudere i bilanci in positivo e infatti per coprire i deficit, finora contenuti, abbiamo chiesto più di una volta il sostegno con donazioni. La tendenza delle giovani famiglie è di fare la spesa online, anche per gli alimentari e non è facile sostituire le anziane clienti che se ne vanno, con le giovani. Finora abbiamo resistito con caparbietà, vedremo... In merito ai lavori di manutenzione, penso si riferisca alla riqualifica della piazza, che ora è in uno stato desolante, ma i progetti ventilati finora non si sono concretizzati. L'anno prossimo, chissà?

Grono/Lostalloy:

Frage: Poiché nel vostro comune si trova una ex stazione ferroviaria della linea Bellinzona-Mesocco, vi sarei grato se poteste comunicarmi quali sono i vostri attuali progetti per l'edificio e in quali condizioni si trova

Antwort Brantschen, Grono: Per quanto riguarda le stazioni del Comune di Grono (Grono e Leggia), la stazione di Leggia è stata ristrutturata ed è diventata una casa d'abitazione privata, per la stazione di Grono nel 2018 era stato fatto un primo progetto di ristrutturazione (allegato) che è restato finora accantonato in quanto non prioritario. Sempre attorno al 2018 erano stati fatti alcuni progetti anche per la riqualifica di tutto il comparto dell'Ex-Stazione che prevedeva anche la costruzione di una piscina comunale, anche questo progetto è stato poi accantonato in quanto per il nuovo Lido comunale si è optato per un'altra variante. Lo studio Cereghetti & Bruni Architetti SA attorno al 2000 aveva pubblicato un libro a riguardo dei possibili progetti riguardanti tutte le ex-stazioni della Mesolcina. Le consigliamo di voler prendere contatto anche con loro per eventuali informazioni utili su tutta la tratta.

Antwort Rosa, Lostalloy: la nostra ex stazione RB attualmente si trova in condizioni precarie, ma con alcuni lavori di manutenzione alla buona la possiamo ancora sfruttare ad uso amministrativo o quale magazzino. Le invio alcune foto così potrà constatare la situazione attuale. Progetti futuri per il momento non sono ancora definiti. Essendo l'immobile nelle vicinanze del palazzo scolastico, in futuro si potrebbe sfruttare a livello culturale o scolastico.

Etziken:

Frage: Gehe ich richtig in der Annahme, dass der Bahnhof heute nur als Wohnhaus genutzt bzw. in Privatbesitz ist? Gab es jedoch jemals Pläne der Gemeinde, das Gebäude nach der Betriebseinstellung umzunutzen? Auf dem angrenzenden Platz befindet sich ein alter Einheitswagen I: Wie kam es dazu, dass dieser dort abgestellt wurde? Wie wird er heute genutzt bzw. was symbolisiert er?

Antwort Jäggi: Der Bahnhof wird heute als Wohnung genutzt und ist in privat Besitz. Die Gemeinde hatte keine Pläne um den Bahnhof umzunutzen, da die Firma um das Gebäude Parkplätze einrichten wollte. Der Eisenbahnwagen wurde durch den Besitzer dort abgestellt und wird auch vom Besitzer (Firma) genutzt.