

# Verkehr

## Strassen

Wenn heute ein Netz von rund 36 km Strassen Niederhasli durchzieht, so ist dies das Ergebnis jahrelanger Bemühungen zur Schaffung guter Verbindungen zwischen den einzelnen Dorfteilen und zu den Nachbarorten. Die grossen Strassenzüge des Züribiets berührten die Gemeinde nie.

Das Strassennetz entwickelte sich aus den wenigen Gassen und Wegen des Mittelalters, wuchs erstmals in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und vergrösserte sich in erheblichem Umfang eigentlich erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Grosse Bedeutung kam dem Unterhalt der Strassen zu, vor allem deren «Staubfreimachung», eine Aufgabe, der in jüngster Zeit der Bau von Rad- und Gehwegen folgte.

Der Zerfall des Römerreiches zog auch die Strassen in Mitleidenschaft, und es dauerte Jahrhunderte, bis das zürcherische Strassennetz wieder den Ausbaustandard der Römerzeit erreichte. Im Mittelalter hören wir gelegentlich von einzelnen Strassen und Gassen in den Dörfern. Doch im allgemeinen befanden sich die Strassen damals in schlechtem Zustand, und man schloss die Reisenden auf diesen schlechten Wegen oft in das Kirchengebet ein.

1635 marschierten 4000 Soldaten und 300 Pferde unter Herzog Rohan vom Elsass nach Graubünden. Ihre Route durchs Wehntal lässt sich wohl am ehesten auf H. C. Gygers Zürcher Militärkarten von 1644–1660 «Dess Rägensperger Quartiers Eygentliche Verzeychnuss. Sampt den nechst daran gränzende Landschafften» ablesen. Die Strasse vom Wehntal nach Zürich führte noch nicht durch den Schwenkelberg, sondern über Nassenwil und Steinacker dem Wald entlang, durch den Ibig und als sogenannter Herrenweg an der Katzenrüti vorbei nach Zürich. Eine kleine Strasse verlief von Niederhasli über Mettmenhasli nach Oberhasli und von dort nach Hofstetten oder Richtung Rümliang-Seebach. Auf Gygers Zürcher Karte von 1667 fehlt die Verbindung von Oberhasli nach Hofstetten; dafür ist eine Strasse von Niederhasli nach Nöschikon und eine solche nach Riet–Neerach eingezeichnet. Von Mettmenhasli gab es keine Strasse nach

Oberhasli, dafür eine Verbindung in die Strasse Dielsdorf–Nassenwil–Katzenrüti.

## Gesetzgebung

Bau und Unterhalt der Strassen werden im Kanton Zürich gesetzlich geregelt. Diese kantonale Gesetzgebung, die auch für Niederhasli gilt, ist sehr umfangreich; im folgenden seien nur die wichtigsten Erlasse im 19. und 20. Jahrhundert aufgeführt.

Mit dem Weg- und Strassenmandat vom 12. Januar 1804, das eine Vielzahl von Vorschriften betreffend die Wegknechte, das Weggeld (Bezugsarten, Bezugsorte, Höhe, pflichtige Führen usw.), Strassenbreiten, Besorgung der Kiesgruben, Werkgeschirr und Polizeivorschriften enthielt, wurde das alte System völlig erneuert. Der Grosse Rat schuf im Zuge der allgemeinen Kompetenzausscheidungen ein sogenanntes Weg- und Strassendepartement, mit dem man den immer stärker fühlbar werdenden Zerfall der Strassen aufhalten wollte.

Eine wichtige Voraussetzung für den Ausbau der Strassen war das im Januar 1832 angenommene Expropriationsgesetz. Danach war jedermann verpflichtet, seine Privatrechte gegen Entschädigung an den Staat oder die Gemeinde abzutreten, wenn es höhere Rücksichten des öffentlichen Wohls erforderten. Im folgenden Jahr wurde dann ein besonderes Gesetz über das Strassenwesen erlassen. «Gute Schulen und gute Strassen sind eine Zierde des Landes; für die ersteren ist gesorgt, es handelt sich jetzt um die letztern», wurde im Grossen Rat betont. Das neue Strassengesetz mit 64 Paragraphen wurde nach harten Kämpfen am 18. April 1833 gutgeheissen. Es teilte die Strassen in Hauptstrassen, Landstrassen, «Communicationsstrassen und Landfusswege» sowie Nebenstrassen ein. Der Erlass legte die Baupflicht des Staates für die Hauptstrassen, der Gemeinden für die Landstrassen, der Kirchgemeinden für die Communicationsstrassen und der Ortschaften für die Nebenstrassen und Landfusswege fest. Der Bezug der Weggelder auf den Hauptstrassen wurde weitergeführt.

Das Gesetz vom 8. Januar 1871 teilte die Strassen neu ein: I. Klasse Landstrassen; II. Klasse Verbindungsstrassen; III. Klasse Nebenstrassen und öffentliche Fusswege. Es bestimmte: «Die Strassen I. Klasse baut und unterhält der Staat mit folgenden Ausnahmen: Die politischen Gemeinden übernehmen den Transport der Materialien (ohne Erdtransporte), entfernen den Abraum, besorgen den Schneebruch, stellen Hilfsarbeiter und bringen Wegweiser und Schneezeichen an. Strassen II. und III. Klasse bauen und unterhalten die politischen Gemeinden, durch deren Bann sie sich ziehen, mit folgenden Ausnahmen: Bei den Strassen II. Klasse übernimmt der Staat die ersten technischen Vorarbeiten und die Bauaufsicht und leistet von einem Sechstel bis zu einem Drittel an die Baukosten. Am Unterhalt beteiligt er sich durch die Besoldung der erforderlichen Strassenwärter. Den Gemeinderäten obliegt die Sorge für das Strassenwesen in der Gemeinde sowie die Handhabung der strassenpolizeilichen Vorschriften und die Aufsicht über die Strassenwärter auf Strassen III. Klasse.»

Das Gesetz vom 20. August 1893 brachte eine nochmalige Erweiterung der Pflichten des Staates und damit eine weitere Entlastung der Gemeinden. Verordnungen über Hauptverkehrsstrassen wurden 1917, 1930 und 1937 erlassen; dazu kamen Anpassungen des Gesetzes bis in die heutige Zeit. Auf den 1. Januar 1983 trat ein neues Strassengesetz in Kraft; danach entfällt die Aufteilung in I.- bis III.-Klass-Strassen; es gibt seither nur noch Staats- und Gemeindestrassen.

## *Bau*

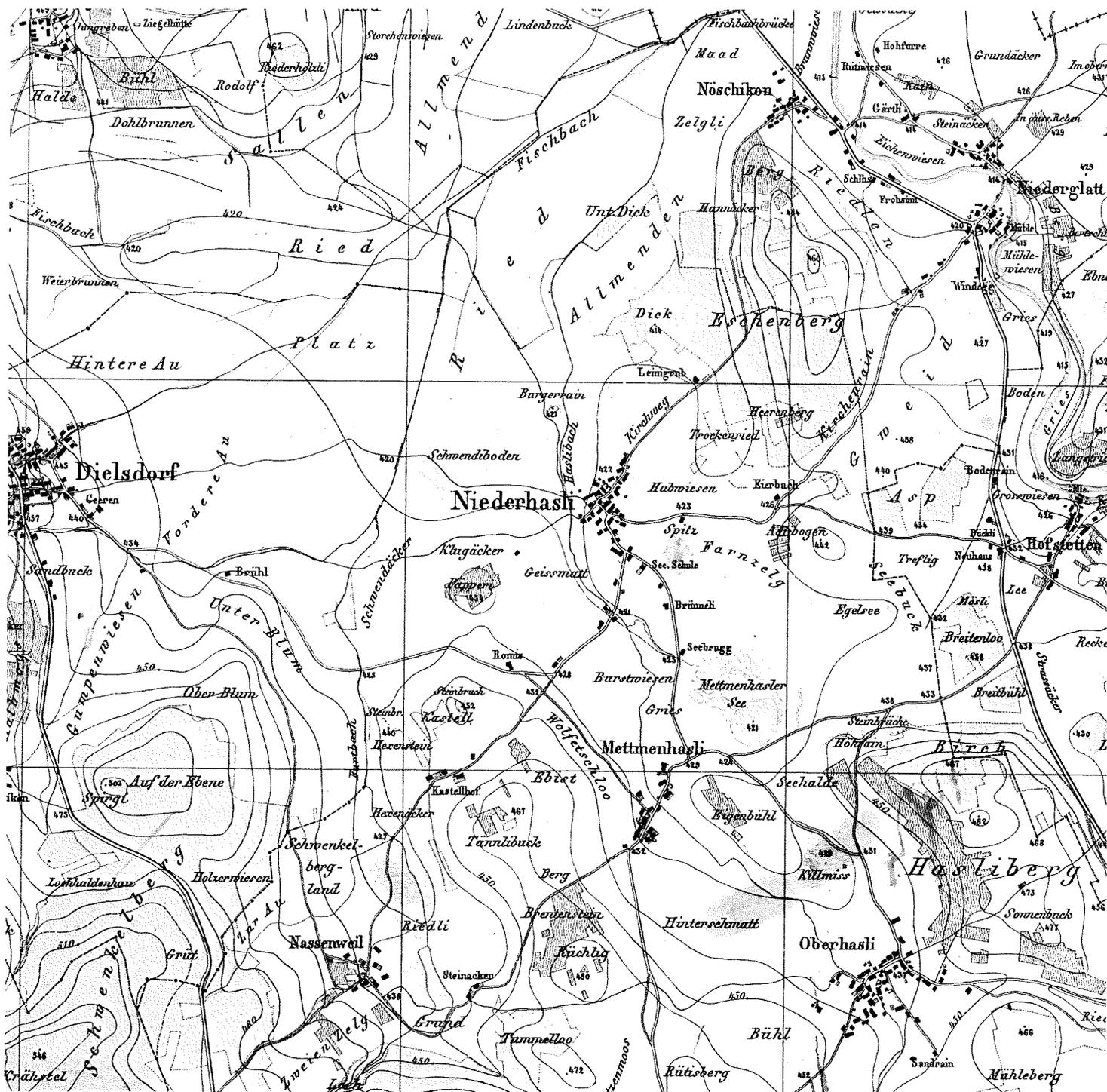
Erst im 17. und 18. Jahrhundert begann man, dem Zustand der öffentlichen Verkehrswege einige Aufmerksamkeit zu schenken. Doch noch um 1830 bestanden im Kanton Zürich nur fünf Hauptstrassen:

1. Zürich–Dietikon–Baden
2. Zürich–Kloten–Bülach–Eglisau
3. Zürich–Bassersdorf–Winterthur
4. Winterthur–Elgg–St. Gallen
5. Winterthur–Frauenfeld–Romanshorn.

Alle übrigen Strassen im Kanton betrachtete man lediglich als Verbindungsstrassen, deren Unterhalt den Gemeinden oblag, zwar mit Unterstützung des Staates, der hie und da Beiträge an die betreffenden Gemeinden ausrichtete. Erst die demokratischen Fortschritte nach dem Ustertag von 1830 brachten der Landschaft bessere Strassenverhältnisse.

Im Unterland und vor allem in Niederhasli dauerte es allerdings noch einige Zeit, bis die ersten grösseren Strassenbauten erfolgten. In Dielsdorf begann um 1840, wie wir in H. Hedingers Gemeindechronik nachlesen können, eine vermehrte Bautätigkeit. 1840 und 1841 wurde die Schwenkelbergstrasse, die spätere Zürcher-, dann Wehntalerstrasse erstellt, 1842 die neue Wehntalerstrasse und 1843 eine «Kunststrasse» nach Regensberg. Bald darauf verbesserte man auch den Weg nach Niederhasli. 1846 und 1847 baute man an der Glattalstrasse, der Strasse von Seebach nach Weiach, die Strecke von Neerach durch das Ried nach Nöschikon und Niederglatt, 1850 den Abschnitt von Niederglatt bis Rümlang und an der Verbindung von Oberhasli in die Glattalstrasse.

Auf der Wildschen Karte aus der Mitte des 19. Jahrhunderts, Blatt XIII Regensberg, ist ersichtlich, dass sich durch Niederhasli zwar keine grossen Strassen zogen, die einzelnen Dörfer und die Nachbargemeinden aber bereits miteinander verbunden waren. So schwenkte im Moos (Schwenkelberg) von der Strasse Regensdorf–Dielsdorf eine Verbindung nach Nassenwil ab und verlief von dort als alter Nassenwiler Kirchweg über den Kastelhof zur Kirche Niederhasli mit einem abzweigenden Weg über Romis nach Dielsdorf. Von Niederhasli führte der Kirchweg nach Nöschikon und der Kirchenrain (heute Mandach-/Sonnenbergstrasse) nach Niederglatt mit einer Gabelung beim Eierbach nach Hofstetten. Mettmehasli konnte über die Strasse am Mettmehaslisee vorbei von Niederhasli her erreicht werden; von Mettmehasli gelangte man auch nach Nassenwil, Watt, Oberhasli und Hofstetten. Die neue Verbindung zur Glattalstrasse (Rümlangerstrasse) ist auf der Wildschen Karte bereits eingezeichnet; ein weiterer Weg führte von Oberhasli über den Klein-Ibig nach Watt. Dazu kamen noch verschiedene kleine Wege.



Das Strassennetz auf der Wildschen Karte um 1850

Erst nach 1870 erfolgten in der Gemeinde einige Strassenbauten, wobei vor allem der Bau der Bahnlinien das Strassenbild nachhaltig beeinflusste; etliche Strassenzüge mussten verlegt werden, alte Fuss- und Flurwege verschwanden. 1872 existierten in Mettmenhasli etwa 12 000 Fuss (3,6 km) Strassen, in Niederhasli und Oberhasli je 18 000 Fuss (5,4 km). Wie das Strassennetz in den einzelnen Zivilgemeinden damals aussah, ist am besten dem Verzeichnis der öffentlichen Strassen und Fusswege von 1880 zu entnehmen, deren Bau und Unterhalt von nun an der politischen Gemeinde oblag:

Strassen in der Zivilgemeinde Niederhasli (in Klammern jetzige Bezeichnung):

1. Strasse II. Klasse Dielsdorf–Niederhasli–Mettmenhasli (Dielsdorfer-/Dorf-/Nassenwiler-/Mettmenhaslistrasse),
2. Strasse III. Klasse von Niederhasli bis zur Banngrenze Niederglatt (Niederglatte-/Mandachstrasse),
3. Strasse III. Klasse vom Eierbach bis zur Banngrenze Hofstetten (Hofstetterstrasse),
4. Strasse III. Klasse von Niederhasli nach Oberhasli (Rümlangerstrasse),
5. Strasse III. Klasse von Seebrugg bis Eierbach (Farnstrasse),
6. Strasse III. Klasse von Mettmenhasli durch die Furt bis zur Banngrenze Dielsdorf (Furtstrasse),
7. Strasse III. Klasse von Niederhasli nach Nassenwil (Nassenwilerstrasse),
8. Verbindungsstrasse vom Haus des Zimmermanns J. Maag bis zum Haus des Schreiners Heinrich Mahler (Teil Dorfstrasse),
9. Strasse von J. Maags Bauernhaus durch den Kratz bis zur Banngrenze Nöschikon (Nöschikonerstrasse).

Strassen in der Zivilgemeinde Mettmenhasli:

1. Strasse II. Klasse vom Gemeindebann Niederhasli (Burstwies) bis zur Banngrenze Oberhasli (Zollingersland) (Mettmenhasli-/Regensdorfer-/Rümlangerstrasse),
2. Strasse III. Klasse von der Schmiede Mettmenhasli bis zum Gemeindebann Nassenwil (Gwydigässli) (Rüchligstrasse),
3. Strasse III. Klasse von Mettmenhasli bis zum Gemeindebann Oberhasli (Fräflig) nach Hofstetten (Frevligstrasse),

4. Strasse III. Klasse von der Strasse II. Klasse zwischen Nieder- und Mettmenhasli (im Wiesplätz) bis zum Bann Niederhasli (Holderacker) (Burstwiesenstrasse),
5. Strasse III. Klasse vom Gemeindebann Niederhasli (Seebrugg) bis zum Bann Oberhasli im Chilmiss (Rümlangerstrasse).

Strassen in der Zivilgemeinde Oberhasli:

1. Rümlangerstrasse: von der Banngrenze Mettmenhasli im Kirchweg bis Glattestrasse im Rietrain (Rümlangerstrasse),
2. Mühlesteigstrasse von Oberhasli nach Hofstetten: von der Strasse Nr. 1 in den Hofwiesen bis Banngrenze Oberglatt–Hofstetten im Fräflig (Mühlestygstrasse),
3. Oberdorfstrasse in Oberhasli: von der Strasse Nr. 1 beim Gemeindebrunnen Oberhasli bis zur Strasse II. Klasse Mettmenhasli–Oberdorf (Watterstrasse),
4. Oberdorferstrasse II. Klasse in Mettmenhasli: von der Banngrenze Mettmenhasli bis zur Banngrenze Watt–Oberdorf (Regensdorferstrasse),
5. Sandrainstrasse: von der Strasse III. Klasse beim alten Schulhaus bis zum Haus des Schneiders Konrad Marthaler,
6. Lettenstrasse: vom Haus des Kaspar Meier bis zum Haus von Heinrich Marthaler im Hasliberg, von dort bis zur Banngrenze Oberglatt als Fussweg (Haslibergstrasse),
7. Strasse von der Linde bis zum Haus von Jakob Kehrer im Bühl (Bächelweg).

Strassen in der Zivilgemeinde Nassenwil:

1. Strasse III. Klasse vom Kirchbach bis zum Gemeindebann Buchs (Bucherstrasse),
2. Strasse III. Klasse von der Strasse Nr. 1 ausgehend unter der Mühle durch die Grund- und Haagäcker zum Steinacker bis zum Gemeindebann Mettmenhasli (Rüchligstrasse),
3. von der Strasse Nr. 1 beim Rebacker durch den Schwenkelberg bis zum Gemeindebann Dielsdorf (Haberholzstrasse),
4. Abzweigung aus obiger Strasse Nr. 3 beim Haus der Familie Wendli bis zur Strasse Nr. 1 beim Gemeindebrunnen (Bergstrasse).

Dass der Strassenbau in der Gemeinde nicht immer positiv aufgenommen wurde, zeigt die Erstellung der Lettenstrasse

(spätere Haslibergstrasse) in Oberhasli in den Jahren 1878 bis 1880. Dadurch fühlten sich Jakob Huber sowie Johannes und Heinrich Marthaler benachteiligt; sie erklärten, ihren Gebäuden an dieser Strasse sei ein Minderwert erwachsen, und verlangten eine Entschädigung. Der Gemeinderat verhandelte einige Male mit den Gesuchstellern und gelangte zur Ansicht, dass Jakob Huber seine Forderung zurückziehen solle, der Anspruch der beiden Marthaler dagegen gerechtfertigt sei. Die Gemeinde wollte Johannes Marthaler mit Fr. 80.– und Heinrich Marthaler mit Fr. 50.– entschädigen.

Probleme für den damaligen Strassenbau brachten einerseits die Kosten und andererseits der Kiesbedarf. Zur Tilgung der Strassenbauschuld wurde zum Beispiel ab 1880 für weitere zehn Jahre eine Steuer von 3‰ erhoben. Um den Bedarf an Kies zu decken, erwarb die Gemeinde immer wieder Land, um es als Kiesgrube auszubenten (vgl. Abschnitt Kies). An einer Gemeindeversammlung hiess es auch, dass im Strassenbau künftig sparsamer vorzugehen sei, damit die dadurch entstehenden Schulden schneller abgetragen werden könnten.

Das Strassengesetz von 1893 teilte die Strassen neu ein und verpflichtete nun den Staat, auch für den Unterhalt der II.-Klass-Strassen aufzukommen. Niederhasli erhielt dadurch die Möglichkeit, mit Ausnahme einiger kleiner Strassen fast das ganze Strassennetz dem Staat zu überbinden, sofern es die vorgeschriebene Breite aufwies. Der Gemeinderat wollte daher einige Strassen verbreitern lassen, doch wurde dieses Vorhaben an der Gemeindeversammlung vom 24. September 1893 abgelehnt; die Anwesenden wollten zuerst die neue Klassifikation kennenlernen und wissen, welche Strassen zu verbreitern seien. An der folgenden Gemeindeversammlung vom 12. November 1893 teilte der Gemeindepräsident mit, dass nur die Strassen von Nassenwil über den Steinacker bis zur Zivilgemeinde Mettmehasli, vom Mettmehaslisee bis in den Fräflig, die Strasse über den Mühlesteig bis zur Banngrenze Oberglatt nicht an den Staat übergehen könnten, weil sie zu schmal seien. Der Gemeinderat stellte daher den Antrag, diese drei Strassenstücke zu verbreitern, was die Versammlung befürwortete. Zusätzlich wollte man auch die Strasse vom Pfarrhaus bis zur Banngrenze Nöschikon breiter

bauen, falls auch Niederglatt diese Strasse der II. Klasse zuteilen würde (Nöschikonerstrasse).

Einteilung der Strassen in Niederhasli gemäss dem neuen Strassengesetz von 1893:

Strassen I. Klasse	Länge auf Gemeindegebiet
1. Rümplang–Niederglatt (Glattalstrasse, Teilstück im Rietrain, Oberhasli)	562 m
2. Zürich–Dielsdorf (Schwenkelbergstrasse)	628 m
3. Dielsdorf–Niederhasli–Watt (Dielsdorfer-/Dorf-/Nassenwiler-/Mettmenhasli-/Regensdorferstrasse)	3700 m
4. Oberglatt–Oberhasli (Rümlangerstrasse)	2600 m
5. Niederhasli–Kastelhof–Nassenwil Nr. 2 (Nassenwilerstrasse)	2533 m
6. Niederhasli–Eierbach–Niederglatt (Niederglatter-/Mandachstrasse)	1179 m
7. Niederhasli–Oberhasli (Dorf-/Rümlangerstrasse)	2219 m
8. Mettmehasli Nr. 3 (Regensdorferstrasse)	250 m
Strassen II. Klasse	
9. Eierbach Nr. 6–Oberglatt (Hofstetterstrasse)	407 m
10. Mettmehasli–Hecht–Dielsdorf (Furtstrasse)	1480 m

Am 12. Juni 1898 beschloss die Gemeindeversammlung, die Strasse von Nassenwil durch das Haberholz bis zur Strasse I. Klasse zu einer II.-Klass-Strasse auszubauen. An die veranschlagten Kosten von Fr. 5700.– wollte Dielsdorf einen Beitrag von Fr. 1500.– leisten. Die politische Gemeinde Niederhasli aber wollte nur die Baukosten auf ihrem Gebiet übernehmen. Dagegen entschied der Bezirksrat, dass Dielsdorf einen Drittel und Niederhasli zwei Drittel der Kosten zu zahlen hätten. Gegen diesen Entscheid rekurrierte Niederhasli beim Regierungsrat. Doch der zuständige Kreisingenieur riet der Gemeinde, den Rekurs zurückzuziehen und die Strasse zu bauen, was auch die Gemeindeversammlung vom 14. Januar 1900 für zweckmässig befand. Hätte die Gemeinde die Strasse nicht erstellt, so wäre

ein aus acht Bürgern bestehendes «Konsortium» in Nassenwil bereit gewesen, sie für die veranschlagten Fr. 5700.– zu bauen. Die Bürger von Nassenwil hätten sich auch verpflichtet, die Zementröhren von der Station Niederhasli gratis auf die Baustelle zu führen. Im Frühling 1901 war dann die neue Strasse in Nassenwil fertiggestellt. Für deren Bezahlung musste die Gemeinde bei der Kantonalbank ein Darlehen von Fr. 11000.– aufnehmen. Fr. 7000.– entfielen auf den Strassenbau, Fr. 4000.– auf die Korrektur des Scheidbaches.

Um die Jahrhundertwende tauchten wohl auch in Niederhasli die ersten Velos, Autos und Motorräder auf den Strassen auf. Ende 1912 wurde beschlossen, eine neue Bächelstrasse (Bächelweg) von Disenhaag bis Mettmenhasli anzulegen, da Oberhasli ausser der Landstrasse (Rümlangerstrasse) keine Verbindung nach Mettmenhasli besass und der bisherige Fussweg weder mit Wagen noch mit Vieh benützt werden konnte. 1913 änderte man das Projekt, so dass man nur zwei statt sieben Obstbäume fällen musste. Doch 1914 wollte die Mehrheit des Gemeinderates den Bau verschieben, um ihn mit einer späteren Güterzusammenlegung zu kombinieren, damit man von Staatssubventionen hätte profitieren können, und auch weil damals die Finanzen durch verschiedene Bauten schon recht strapaziert worden waren. Aber die Gemeindeversammlung entschied sich für den sofortigen Bau des unteren Teiles und innert zwei Jahren des oberen Teiles.

1918 verbreiterte man die Stationsstrasse vom Landwirtschaftlichen Verein bis zur Station, wofür die Eigentümer das notwendige Land zu einem günstigen Preis an die Gemeinde abtraten. Ein Jahr später beteiligte sich die Gemeinde mit Fr. 3000.– an einer neuen Strasse – Riedstrasse – nach Steinmaur, mit der Niederhasli eine direkte Verbindung zu den unteren Gemeinden des Bezirks erhielt. 1922 wurde diese Strasse bekieset und 1924 zur Strasse III. Klasse erklärt.

Das Strassennetz genügte nach diesen Verbesserungen den damaligen Bedürfnissen; ein grösserer Ausbau wurde erst mit dem viel später einsetzenden Bauboom nötig. Mit dem langsam zunehmenden Verkehr in den 1930er Jahren machte aber ein

neues Problem von sich reden: es waren die grossen Staubwolken, die hinter jedem Fahrzeug die ganze Strasse und ihre Umgebung einhüllten. Auch in Niederhasli wurde immer wieder über die Staubplage geklagt, man war jedoch im Herbst 1931 der Ansicht, es solle noch etwas zugewartet werden, «um mit der Zeit etwas besseres zu schaffen». Der Kanalisation mass man mehr Bedeutung bei als der Teerung der Strassen. Auch trugen einige Niederhasler zu den Strassen recht wenig Sorge. Der Gemeinderat verfügte daher, dass «bei den Pflugarbeiten dem Strassengebiet die grösstmögliche Schonung geschenkt wird, durch gehöriges Zuputzen, Offenhalten der Gräben und Respektierung der Grenzen». Ausser den Kosten für die Wiederherstellung wurde den Fehlbaren auch eine Busse auferlegt. Die Fahrbahn musste bis auf 4,5 Meter Höhe von überhängenden Ästen freigehalten werden.

1934 wurden erneut Klagen laut über die «grässliche Staubplage» in den Dörfern. Daraufhin bemühte sich die Gemeinde bei der kantonalen Baudirektion um einen Kostenvoranschlag für Kanalisation und Teerung. Doch in Zürich winkte man ab, die Arbeiten würden wegen der hohen Kosten doch nicht zur Ausführung kommen. An die Aufwendungen hätte die Gemeinde Fr. 10 000.– bis Fr. 12 000.– pro Kilometer zu leisten gehabt. Das von ihr damals unterhaltene Strassennetz machte rund 11 km aus, wozu Staatsstrassen von 14,5 km Länge kamen. Der Unterhalt der Gemeindestrassen kam jährlich auf etwa Fr. 4000.– zu stehen. Der Gemeinderat bemängelte in einer Eingabe an den Bezirksrat, dass die Gemeindestrassen durch den Kies- und Steintransport für Verbesserungen der Staatsstrassen in den umliegenden Gebieten stark beansprucht würden. Er stellte weiter fest, dass die Autos nicht nur auf den Staatsstrassen, sondern immer mehr auf den ungenügend ausgebauten Gemeindestrassen – besonders für Abkürzungen – zirkulierten. Wenn die kantonale Baudirektion nicht bereit sei, die Gemeinde vermehrt im Strassenwesen zu unterstützen, wollte der Gemeinderat einen Teil der Gemeindestrassen für den Autoverkehr sperren.

1936 begann die Gemeinde, die Verbesserung der Strassen an die Hand zu nehmen und liess dafür durch die kantonale Baudirektion Projekte ausarbeiten, und zwar für den Einbau der



*Nassenwilerstrasse mit Weg für Fussgänger und Velofahrer*

Kanalisation und die Teerung; da es in den Kriegsjahren aber an Teer fehlte, machten die Arbeiten keine grossen Fortschritte.

Nach Kriegsende wurde die «Staubbefreiung» der Strassen in der Gemeinde kräftig vorangetrieben. Als der Kanton 1947 begann, die Strassen I. Klasse in Niederhasli zu teeren, schloss sich die Gemeinde mit den Strassen II. und III. Klasse dieser Massnahme an, wobei der Staat die Teerung von II.-Klass-Strassen mit rund 50% und diejenige von III.-Klass-Strassen mit 30% unterstützte. Nach Niederhasli waren 1948 die II.- und III.-Klass-Strassen in Oberhasli und Nassenwil an der Reihe. Die Teerung erstreckte sich nur auf Strassen in bebautem Gebiet. Im Jahre 1949 wurde die Haslibergstrasse geteert, 1950 folgten u. a. die Farnstrasse, die Hofstetterstrasse von Eierbach bis zur Banngrenze Oberglatt. Gleichzeitig wurde 1950 das Teilstück der Farnstrasse vom Bahnübergang bis zur Seebrugg ausgebaut. Die Strassen I. und II. Klasse erreichten damals eine Länge von rund 15 km.

In den folgenden Jahren standen Strassenbauvorhaben stark im Vordergrund; genannt seien Ausbauten der I.-Klass-Strassen Nr. 3 und 7 in Mettmehasli, Oberhasli-Dorf und Oberhasli-Rietrain, Niederhasli-Niederglatt, Niederhasli-Nassenwil-Wehntalerstrasse und der Hasliberg- und Sandrainstrasse. 1963 wurden

der SBB-Niveauübergang der Farnstrasse durch den Neubau der Mandachstrasse (Umfahrung beim Bahnhof) und 1965 derjenige der Regensdorferstrasse in Mettmehasli (Industriegleis zum Shell-Tanklager) aufgehoben.

Zu Beginn der 1970er Jahre entstand die Birchstrasse als Hauptzufahrt zum Baugebiet am Hasliberg, wo zu dessen weiterer Erschliessung etliche Quartierstrassen gebaut werden mussten und die Bahnunterführung im Jahre 1984 mit einer Fussgängerunterführung ergänzt wurde. Erschliessungsstrassen erstellte man zu diesem Zeitpunkt auch in den Industriegebieten Farn, Niederhasli, und Klein-Ibig, Oberhasli.

An Staatsstrassen wurden hauptsächlich in den 1970er Jahren ausgebaut die Niederglatter-, Dielsdorfer-, Hofstetter-, Buchser-, Nassenwiler- und Haberholzstrasse, an Gemeindestrassen die Nöschikoner-, Rüchlig-, Seefeld- und Haslibergstrasse. Ende 1979 benannte man den südlichen Teil der Farnstrasse neu mit Seebruggstrasse. 1980 wurde die Bezeichnung Bahnhofstrasse aufgehoben; neu heisst diese Strasse Mandachstrasse und führt von der Dorfstrasse bis zur Grenze Niederglatt. Von Eierbach bis zur Grenze Niederglatt schliesst sie ein Teilstück der früheren Niederglatterstrasse ein. Die restliche Niederglatterstrasse verläuft von der Kirche bis zur Mandachstrasse.



*Gut ausgebaute Mandachstrasse*

Damit wurden einige Unklarheiten in der Strassenbezeichnung beseitigt und ein Bezug zu den Rittern von Mandach geschaffen, die einst in Niederhasli Land besaßen und deren Wappen die Gemeinde zu ihrem eigenen wählte. Nach dem Bau der geplanten Umfahrungsstrasse wird der Mandachstrasse grösste Bedeutung zukommen.

Der Ende 1981 beschlossene weitere Ausbau der Haberholzstrasse in Nassenwil wurde 1983 ausgeführt. Bereits im September 1981 hatte die Gemeindeversammlung angeordnet, zur Anlegung einer zweiten Hauptzufahrt ins Wohnquartier Hasliberg, Oberhasli, eine Fortsetzung der Birchstrasse zur Rümmlangerstrasse (neu: Lettenstrasse) zu erstellen, welche 1984 verwirklicht wurde.



*Zahlreiche Radwege sorgen für die Sicherheit der Schulkinder*

Als grössere Strassenbauvorhaben waren Ende 1987 Umfahrungsstrassen in Niederhasli, Oberhasli und Mettmenhasli geplant. Das Strassennetz setzte sich aus 21,7 km Gemeinde- und 14 km Staatsstrassen zusammen.

Mit der Zeit ging es auch darum, für die Fussgänger und Velofahrer neben den bestehenden Strassen sichere Verbindungen zu schaffen. Eine der ersten Anlagen war der 1965 gebaute, rund 400 Meter lange Gehweg von der Seebrugg bis zum Zentralschulhaus, um vor allem den Schulkindern mehr Sicherheit zu gewährleisten. Diese Bemühungen setzte man in den 1970er Jahren fort. So wurde Niederhasli mit Niederglatt, Mettmenhasli und Oberhasli mittels Rad- und Gehwegen durchgehend verbunden. Es gelang auch, in den Dörfern Niederhasli und Mett-

menhasli durchwegs Trottoirs entlang der wichtigsten Strassen zu bauen. 1974/75 erfolgte der Ausbau der Staatsstrassen bei der Kreuzung im Eierbach mit Rad- und Gehweg nach Niederglatt. In Oberhasli bestand schon einige Jahre entlang der Rümmlingerstrasse ein Gehweg, und 1977 wurde auch ein Trottoir entlang der Watterstrasse realisiert, es folgte ein Rad- und Gehweg zwischen Niederhasli und der Gemeindegrenze Dielsdorf (Sportanlage Erlen). Einzig die Verbindung Niederhasli–Nassenwil fehlte, diese Lücke wurde auf Gemeindebeschluss vom Jahre 1977 geschlossen.

Ende der 1960er Jahre musste man sich in der Gemeinde auch mit dem Parkierungsproblem beschäftigen. So wurde 1969 beschlossen, auf der Gemeindegrenze neben dem Restaurant Neuhof in Niederhasli einen öffentlichen Parkplatz anzulegen. Dadurch konnten die Parkierungsverhältnisse im Dorf Niederhasli und vor allem bei der Post für einige Jahre verbessert werden.

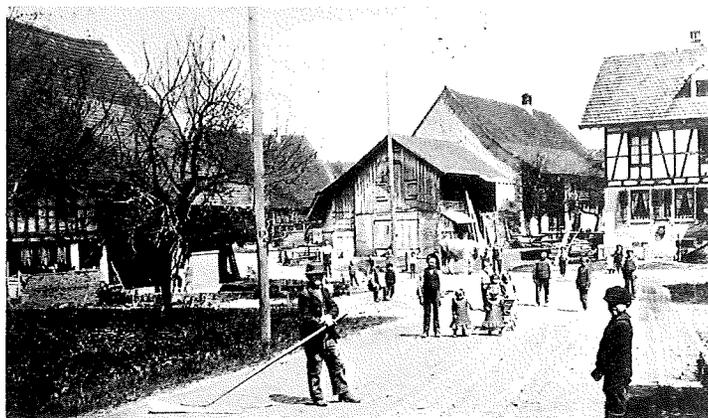
### *Unterhalt*

Mit dem Bau vermehrter Verkehrswege ergab sich auch das Problem des Unterhalts. Im 19. Jahrhundert wurde diese Aufgabe vom Kanton und den Gemeinden je nach Klassifizierung der Strasse erfüllt. Die «Patent und Dienstinstruktion für Strassenwärter auf Strassen erster und zweiter Klasse des Kantons Zürich» von 1887 regelte genau die Obliegenheiten der Strassenwärter, welche auch die Funktion der Strassenpolizei ausübten.

Die Paragraphen 2 und 4 lauteten:

«§ 2. Er (der Strassenwärter) ist verpflichtet, wöchentlich zum Voraus durch den Kreisingenieur zu bestimmende Tage auf der Strasse zu arbeiten; ausserdem ist er verpflichtet, zum Mindesten 2 Mal in der Woche die ganze ihm angewiesene Strassenstrecke zu begehen und das Nothwendige zu besorgen, sowie bei den Strassenbereisungen der Inspektionsbeamten dieselben auf der ganzen Länge seiner Strecke zu begleiten . . .

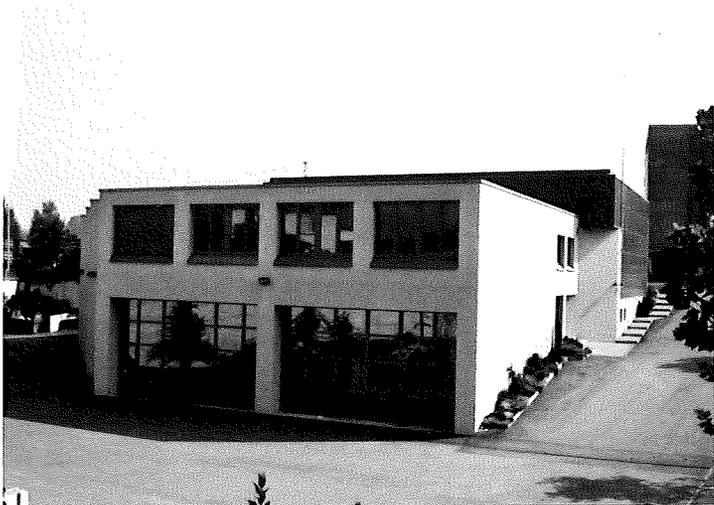
§ 4. Jeder Strassenwärter soll zur Besorgung des Dienstes im Besitze nachbenannten Werkgeschirrs sein: eines Schubkarrens,



*Watterstrasse in Oberhasli um 1915, links Wegknecht mit seinem Gerät zur Säuberung der Strassengräben*

einer Kreuzhaue, einer einfachen leichten Haue, einer Schaufel, eines eisernen Rechens, eines Steinschlägels, zweier oder mehrerer Scharrer, einer mindestens 40 m langen Tracirschnur, eines Massstabes von 1 m Länge, einer Messlatte von 3 m Länge, einer Wasserwaage, je nach Bedarf allfälliger besonderer Instrumente.»

Das Strassengesetz von 1871 ordnete die Unterhaltungspflicht der Strassen III. Klasse nicht mehr den Zivilgemeinden, sondern den politischen Gemeinden zu. In Niederhasli aber beschloss die Gemeindeversammlung: «Jede Civilgemeinde ist pflichtig, die in ihrem Gemeindebann befindlichen Strassen während der Dauer eines Jahres in gehörigem unter der Aufsicht der Oberbehörde fahrbarem, gutem Zustande zu unterhalten und zwar provisorisch; die Ausführung ist nach dem Ermessen der betreffenden Gemeinden freigestellt.» Bereits nach einigen Monaten beschäftigte man sich erneut mit der Frage, ob die Zivilgemeinden oder die politische Gemeinde für den Unterhalt der Strassen aufzukommen hätten. Der Gemeinderat machte der Gemeindeversammlung vom 14. April 1872 den Vorschlag, den Bau und Unterhalt aller öffentlichen Strassen und Fusswege den Zivilgemeinden zu überbinden, Strassen I. Klasse ausgenommen. 28 von 40 Anwesenden befürworteten dies – und zwar für die



*Werkgebäude von 1982*

Dauer von zehn Jahren. Die Anstellung von zwei Wegknechten auf Rechnung der politischen Gemeinde wurde verworfen.

Wie aus dem Verzeichnis der öffentlichen Strassen und Wege von 1880 hervorgeht, war nunmehr doch die politische Gemeinde für den Unterhalt der meisten Strassen in den Dörfern verantwortlich. Gerne hätte sie diese Aufgabe wieder den Zivilgemeinden übertragen, und der Gemeinderat sollte deswegen mit den Zivilvorsteherschaften verhandeln. Doch es blieb offensichtlich beim alten; am 29. Juni 1890 wurde beispielsweise beschlossen, dass der Gemeinderat dafür besorgt sein sollte, dass alle Wegweiser in der Gemeinde wieder in besten Zustand gesetzt würden.

In der Folge hört man nur wenig über den Unterhalt der Strassen, der sich nach ihrer Teerung einfacher gestaltete, wobei in jüngster Zeit vermehrt Maschinen zum Einsatz kamen. 1959 wurde der alte Pferdeschlitten für die Schneeräumung von einem Schneepflug abgelöst. Das Pfaden mit Pferdeschlitten war in Regie ausgeführt und jeden Herbst unter den interessierten Bauern versteigert worden. Das hatte für die Landwirte etwas Verdienst, für die Pferde wohlthuende Bewegung gebracht.

1962 kaufte die Gemeinde zwei Schneepflüge für Nieder- und Oberhasli. Die Strassen wurden bis 1968 von Hand gewischt. Im Herbst 1967 suchte man intensiv jemanden, der bereit war, dem Gemeindearbeiter beim Reinigen der Strassen zu helfen. Als sich niemand meldete, musste nach einer anderen Lösung gesucht werden. So wählte man eine Strassenreinigungsmaschine Verro-City, die im Sommer 1968 für Fr. 48 900.– angeschafft wurde, mit der man auch die Reinigung der Staatsstrassen (gegen Kostenrückerstattung durch den Staat) übernahm. 1973 wurde sie durch einen moderneren Typ ersetzt.

Infolge des ständig wachsenden Strassennetzes erwarb die Gemeinde 1970 ein eigenes Gemeindefahrzeug samt Zubehör, Schneepflug und Anhänger. Damit unterhielt man ab 1. Januar 1971 auch die Staatsstrassen auf Gemeindegebiet. 1972 wurden ein Einachsfahrzeug, ein kleiner Kipper mit Anhänger und eine Strassenwalze angeschafft. Für den Winterdienst (Führen des grossen Schneepfluges) verpflichtete man ein Transportunternehmen. Da die zu unterhaltende Strecke immer grösser wurde – 1977 war allein beim einmaligen Salzen aller Strassen und Trottoirs eine Strecke von 110 km abzufahren –, kaufte Niederhasli im Sommer 1977 einen zweiten, stärkeren Jeep mit Schneepflug.

1982 konnte das Werkgebäude an der Industriestrasse bezogen werden, nachdem bis zu diesem Zeitpunkt für das Werkgeschirr und die Fahrzeuge nur eine Scheune zur Verfügung gestanden hatte und die Werkangestellten beispielsweise anschliessend an den harten, meist nachts erfolgten Wintereinsatz mit Pfadschlitten und Salzstreuer die Fahrzeuge im Freien abspritzen mussten. Der Fahrzeug- und Maschinenpark war stark vergrössert worden und bestand bei vier Werkangestellten aus zwei Jeeps, einem VW-Lieferwagen, einem Kleinbagger (Dumper), einem grossen, selbstfahrenden Rasenmäher für die Grünflächen und der Strassenreinigungsmaschine. Für die Wartung verfügte man im Werkgebäude nun über eine bestens eingerichtete Werkstatt mit einem Waschraum. Im Winter 1985/86 begann man, einzelne Strassenzüge nicht mehr zu salzen, und im folgenden Winter wurde ein vermehrter Splitteeinsatz geprüft. Damit wollte man der Verkehrssicherheit wie auch dem Umweltschutz gebührend Rechnung tragen.

### *Kies für Strassenbau und -unterhalt*

Für den Bau von Strassen und deren Unterhalt war es wichtig, dass die Gemeinde genügend Kiesvorkommen besass. Die politische Gemeinde bemühte sich daher immer wieder, Land zu erwerben, um dort das Kies ausbeuten zu können.

In den 1880er und 1890er Jahren benötigte die Gemeinde viel Kies, auch für den Strassenbau. Das zum Beispiel 1890 erworbene Kiesland war ein Jahr später bereits ausgebeutet. 1891 konnte ein grösseres Stück Land als bisher gekauft werden, und zwar acht Aren Kiesland bei der Kiesgrube am See zum Quadratmeterpreis von 60 Rappen. 1894 liest man von Klagen, dass nicht alle, die Sand wegführten, diesen bezahlten. An der Gemeindeversammlung vom 23. August 1896 wurde sogar von einem Übelstand in der Kiesgrube gesprochen und beschlossen, dass kein Kies mehr ausserhalb der Gemeindegrenze verwendet werden dürfe. Doch diesem Beschluss wurde kaum Folge geleistet, denn bereits am 15. November 1896 befasste sich die Gemeindeversammlung erneut mit der Angelegenheit und beschloss, die Kiesgrube abzuschliessen und Material an Private für Bauzwecke nur noch gegen Bezahlung abzugeben; lediglich die Zivilgemeinden erhielten Kies und Sand zur Erstellung von Flur- und Feldwegen weiterhin unentgeltlich.

Im Jahre 1901 war die gemeindeeigene Kiesgrube beim See völlig ausgebeutet. Der Gemeinde gelang es, gleich daran anschliessend eine Parzelle Ackerland zu erwerben; dadurch konnte sie auf die Anlage einer neuen Kiesgrube verzichten. Der Preis von 70 Rappen pro Quadratmeter wurde allerdings an der Gemeindeversammlung vom 3. Februar 1901 als zu hoch kritisiert. Trotzdem kam der Kauf zustande. Später wurde das ausgebeutete Land wieder nutzbar gemacht und verpachtet.

1946 wurden zur Kiesausbeutung in Mettmenhasli 8–10 Aren Land gekauft, 1949 43 an die gemeindeeigene Kiesgrube angrenzende Aren. Anfangs 1953 ging der Kiesvorrat erneut zur Neige, so dass die Gemeinde ein Grundstück von 40 Aren in der Ebene zu einem Quadratmeterpreis von Fr. 2.– erwarb. Dieses

Grundstück beutete man aber nur noch teilweise aus. Mit der Zeit wurde das Kies von grossen, auswärtigen Lieferanten bezogen.

Als der Strassenbau und -unterhalt anfangs der 1960er Jahre immer mehr maschinell durch Unternehmer und nicht mehr in der Regie durch das Gemeindegewerk ausgeführt wurden, bestand kein Interesse mehr an der gemeindeeigenen Kiesausbeutung. Die Kiesgruben wurden soweit möglich wieder aufgefüllt und rekultiviert. Lediglich eine Grube hinter dem Haslisee blieb offen und vergandete. Noch 1987 waren die Grubenwände deutlich zu sehen, wenn sie auch mit Bäumchen und Sträuchern bewachsen waren, und die Grube diente den Mettmenhasler Burschen als Motocross-Übungsplatz sowie Vagabunden und Zigeunern als Unterschlupf.

### **Eisenbahn**

Das Eisenbahnfieber des 19. Jahrhunderts im Kanton Zürich berührte etwas verspätet auch Niederhasli: 1865 wurde die Bülach–Regensberg-Bahn in Betrieb genommen und zwölf Jahre danach, als Konkurrenz zur Nationalbahn, die Verbindung von Niederglatt nach Otelfingen. Allerdings fuhren die Züge der letzteren Linie viele Jahre ohne Halt am Dorf vorbei; erst ab 1922 konnte man an der Haltestelle Oberhasli ein- und aussteigen. 1937 wurde diese Eisenbahnlinie stillgelegt; ein Teil der Gleisanlagen aber hat in den letzten Jahren als Industriegleis erneut Bedeutung erlangt. Die Linie Oberglatt–Niederweningen wurde 1959/60 als eine der letzten Strecken der Schweiz elektrifiziert.

#### *Die Bülach–Regensberg-Bahn*

Im Züribiet, als erstem Kanton der Schweiz, setzten sich weit-sichtige Politiker und Wirtschaftsführer schon in den 1830er Jahren ernsthaft mit dem Bau von Eisenbahnlinien auseinander. Trotzdem dauerte es noch bis 1847, bis die erste schweizerische Eisenbahn von Zürich nach Baden fuhr.

Um 1850 übernahm der Bundesrat selbst die Studien für die Anlage des künftigen Eisenbahnnetzes, und die Bundesversammlung schuf mit dem Erlass vom 28. Juli 1852 die gesetzliche Grundlage für den kommenden Eisenbahnbau. Im Kanton Zürich liess der Bau weiterer Bahnlinien nicht lange auf sich warten. Als eigentlicher Auftakt zum «Eisenbahnzeitalter im Kanton Zürich» wird die sogenannte Eisenbahnrede Alfred Eschers Ende 1852 im Zürcher Grossen Rat betrachtet. An vorderster Stelle standen die Bestrebungen, die Kantone Zürich und Thurgau miteinander zu verbinden und eine Eisenbahnlinie von Zürich an den Bodensee nach Romanshorn (und weiter mit der Fähre nach Friedrichshafen und Lindau) zu bauen. 1853 fusionierten die Zürich–Bodenseebahn und die Nordbahn zur Nordostbahn (NOB) mit Sitz in Zürich unter dem Präsidium von Alfred Escher, dem Eisenbahnkönig. Damit war eine grössere Eisenbahngesellschaft in der Nordostschweiz entstanden, die bald noch weitere kleine Gesellschaften übernahm und während rund fünfzig Jahren bestand. Auf den 1. Januar 1902 ging die Nordostbahn an die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) über, womit ihre Bahnlinien verstaatlicht wurden. Es waren vor allem nationale Gefühle gewesen, welche am 15. Oktober 1897 zur Annahme des Bundesgesetzes über die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen auf Rechnung des Bundes geführt hatten.

Schon in den 1850er Jahren konnte die NOB zahlreiche Linien im Züribiet eröffnen wie Oerlikon–Winterthur (1855), Zürich–Oerlikon (1856), Wallisellen–Uster (1856), die Rheinfalllinie Winterthur–Schaffhausen (1857), aber auch im angrenzenden Aargau zum Beispiel von Baden nach Brugg oder von Turgi nach Koblenz und Waldshut. Das Zürcher Unterland war damit von Eisenbahnlinien immer mehr eingekreist, aber noch nicht von ihnen erschlossen. Doch auch hier setzten sich bald weitblickende Männer und Politiker ein, um die Eisenbahn in die Bezirke Bülach und Dielsdorf zu bringen – ungeachtet der Befürchtungen, die David Bürkli in seiner «Zürcherischen Freitagszeitung» äusserte: «Um die Wahrheit zu gestehen, es wird Manchem die Herstellung von Eisenbahnen, die mit Dampflokomotiven täglich mehrmals befahren werden sollen, nach zwei fast ausschliesslich landwirtschaftlichen Bezirken ohne besonders

stark bevölkerte Ortschaften als ein beinahe ebenso abenteuerliches Unternehmen erscheinen, wie selbst das Projekt einer Alpenbahn durch den Gotthard, und im Verhältnis betrachtet, als ein noch fast gewagteres.»

1860 bildeten sich in den Bezirken Bülach und Regensberg je ein Komitee, die den Bau einer Eisenbahn zwischen diesen beiden Bezirken und Oerlikon (Zürich) anstrebten. 1860 und 1861 traten die Initianten mit der NOB in Kontakt und wünschten auch eine finanzielle Beteiligung des Staates.

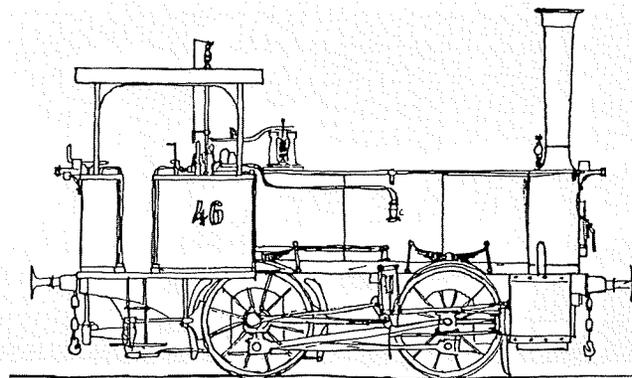
Anfänglich stand eine von Pferden gezogene Eisenbahn im Vordergrund. Umfangreiche Untersuchungen aber ergaben, «. . . dass nicht bloss die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Landesgegenden eine bessere Befriedigung finden, sondern auch ein wesentlich günstigeres finanzielles Betriebs-Resultat zu erwarten ist, wenn, anstatt eines ausschliesslichen Pferdebetriebes auf der ganzen Linie, der Pferdebetrieb auf eine der beiden Seitenlinien beschränkt und dagegen auf der Stammlinie sowie auf der zweiten Seitenlinie ein Lokomotiv-Betrieb (zweiten Ranges) eingeführt wird». In den Verhandlungen zwischen den Komitees, der NOB und der Kantonsregierung kam man überein, auf der kürzeren Zweiglinie von Oberglatt nach Dielsdorf (Regensberg) die Eisenbahn mit Pferden zu betreiben.

1864 aber gelangte man zur Überzeugung, auch auf dieser Strecke den Lokomotivbetrieb einzuführen. Welche Gründe sprachen dafür? Je länger man sich den geplanten Pferdebetrieb nach Dielsdorf vorstellte, desto mehr kam man zur Einsicht, dass dieser den Anforderungen nicht genügen würde. Berechnungen hatten ergeben, dass die Fahrzeit von Dielsdorf nach Zürich eine Stunde und 17 Minuten und in der entgegengesetzten Richtung eine Stunde und 24 Minuten betragen würde. Das hätte gegenüber einem gewöhnlichen Fuhrwerk auf der Strasse kaum einen Zeitgewinn gebracht. Darüber hinaus hätten sich Probleme beim Umsteigen ergeben. Im weitern hätte ein Pferdebetrieb auf dieser Strecke grössere Frequenzen nicht bewältigen können. Aus diesen Gründen entschloss man sich, auch hier den Lokomotivbetrieb einzuführen. Dafür waren keine jährlich wiederkehrenden Mehrkosten, sondern lediglich

einmalige Mehrausgaben von 80 000 Franken für einige für den Lokomotivbetrieb erforderliche Bauten aufzubringen.

Inzwischen hatte am 1. Juli 1863 der Zürcher Grosse Rat diskussionslos die Konzession erteilt und den Vertrag für die Eisenbahn nach Bülach und Dielsdorf gutgeheissen. Die Kosten wurden auf 1,8 Millionen Franken veranschlagt; sie sollten zu gleichen Teilen vom Staat, dem Eisenbahnkomitee im Namen einiger Gemeinden der beiden Bezirke und von der Nordostbahn getragen werden; man rechnete mit einer Rendite von 2 Prozent. Die NOB wurde Eigentümerin der Linie, sie hatte aber die Beteiligung in Obligationen der Unternehmung umzuwandeln. «Es wird wohl kaum je eine Eisenbahn so wohlfeil gebaut worden sein, als diese Gabelbahn», bemerkte die «Zürcherische Freitagszeitung» hinsichtlich der Kosten. «Da kam zwar zu Statten, dass der Bahnhof von Zürich schon da war, der Damm und die Brücke nach Wipkingen schon da waren, der Röheltunnel schon da war, dass mit Ausnahme einer Brücke über die Glatt fast keine Kunstbauten nötig waren; aber immerhin waren ganz bedeutende Erdarbeiten erforderlich, hohe Dämme, etwelche Einschnitte. Doch auch diese wusste man wohlfeil herzustellen, dass während sonst ein Baukonto von 200 000 Fr. per Kilometer nichts Aussergewöhnliches ist, hier der Kilometer Bahnstrecke auf nur 95 000 Fr. zu stehen kam. Günstig war auch, dass man die Schienen (Schienenlänge 4–6 m) der grösseren Bahnen, welche für die schweren Lokomotiven und Wagen zu schwach wurden, ganz gut für die mit den leichteren und kleineren Lokomotiven und kleineren Wagen zu befahrende Zweigeisenbahn anwenden und ihnen wohlfeil abtreten konnte . . . Die Bahn wird 4 Lokomotiven, 12 Personenwagen und 30 Güterwagen bekommen.» Im «Lägern-Boten» lesen wir im September 1863, die Gemeinde Niederhasli hätte sich geweigert, die an den Eisenbahnbau durch Gemeindebeschluss versprochene Beteiligung von 20 000 Franken zu zahlen. Gemäss bezirksgerichtlichem und auch vom Obergericht bestätigtem Urteil war sie aber dazu verpflichtet.

Im Frühling 1864 waren die Vorbereitungen für den unmittelbaren Beginn der Bauarbeiten abgeschlossen. Die Expropriationen hatten ohne grosse Schwierigkeiten durchgeführt werden



*Die erste numerierte Lokomotive der Nordostbahn für die Strecke Bülach–Regensberg, gebaut 1865 in Zürich*

können, und nur in wenigen Fällen hatte die eidgenössische Schätzungskommission beigezogen werden müssen. Die ganze zu bauende einspurige Strecke wurde in fünf Lose eingeteilt, wobei der Abschnitt nach Dielsdorf zum fünften Los gehörte. Auf der Strecke Bülach–Dielsdorf wurden die Bauarbeiten an einzelnen Stellen im April 1864, in grösserem Umfang im Mai 1864 aufgenommen. Trotz bestem Wetter – ausser im Juni, als wegen regnerischer Witterung nur etwa die halbe Zeit gearbeitet werden konnte – hielten die Bauunternehmer die durch Vertrag vereinbarten Termine für die Vollendung des Unterbaues nicht ein (für die Strecke Oberglatt–Dielsdorf der 1. Dezember 1864), so dass die Bauleitung der NOB eingreifen und zum Beispiel die zweite Bekiesung der Strecke Oerlikon–Oberglatt selbst an die Hand nehmen musste. Verschiedene Streitigkeiten mit den Unternehmern, vor allem deren Insolvenz, führten dazu, dass die Arbeiten zeitweise eingestellt wurden. Als die Termine schon längst überschritten waren, nahm die NOB das Recht in Anspruch, die noch ausstehenden Arbeiten auf Kosten der Unternehmer und deren Bürgen auf dem «Exekutionswege» ausführen zu lassen und vergab die Arbeiten am Unterbau im Akkord weiter. Die Bauleitung der NOB drängte immer wieder auf baldige Fertigstellung, denn gemäss Konzession sollte die neue Bahn «im Mai 1865 in ihrem ganzen Umfange dem Betriebe übergeben werden».

Mit dem Oberbau begann man 1864 an verschiedenen Stellen. Bülach erhielt eine Drehscheibe mit dazugehöriger Entleerungsgrube, in Bülach und Dielsdorf entstanden kleine Lokomotivremisen. Entlang des Eisenbahntrassees erstellte man auch eine Telegrafenerleitung. Insgesamt wurden 22 500 Schwellen verlegt, deren Befestigung 113 500 Nägel erforderte. Die Gesamtlänge der Gleise machte 72 600 Fuss (= 21,78 km) aus.

Über die Standortwahl der Station Niederhasli orientiert uns der «Lägern-Bote» im Mai 1864. Das erste Projekt, eine Station westwärts des Dorfes, in der Papperi, anzulegen, wurde von der Gemeinde befürwortet, «weil es die wenigsten Opfer von ihr forderte». Aber dieser Standort konnte nicht befriedigen; die für Niederhasli beste Lage war südöstlich des Dorfes, doch war die Platzierung hier mit rund 8000 Franken Mehraufwendungen verbunden. Nachdem die unmittelbar beteiligten Nachbargemeinden Mettmenhasli und Nassenwil jede finanzielle Unterstützung abgelehnt hatten, sprang die Nordostbahn ein und übernahm die Hälfte der Mehrkosten.

Bei der Ausschreibung der Bauarbeiten «Zur Herstellung der Hochgebäude an den Eisenbahnlinien Bülach–Regensberg» betrug die Gesamtsumme für das Stationsgebäude Niederhasli Fr. 5319.11; die grössten Beträge machten die Maurerarbeiten (Fr. 2221.10) und die Zimmerarbeiten (Fr. 2368.21) aus. Es entstand ein einfaches, hölzernes Stationsgebäude auf Steinsockel mit Büro, Wartsaal und Güterraum mit davor befindlicher gemauerter Laderampe. Ausser dem durchgehenden Gleis wurde noch ein Gütergleis von 90 Metern Länge angelegt. Rechtzeitig konnten 1865 diese Bauarbeiten abgeschlossen werden.

Die Entfernungen von Niederhasli zu den Nachbarstationen sind nicht gross, nach Oberglatt gut 2 km und nach Dielsdorf rund 2,5 km. Die Station Niederhasli liegt wenige Meter tiefer als Oberglatt und Dielsdorf. Das Bahntrasse führt daher von Oberglatt nach Niederhasli hinunter und dann nach Dielsdorf hinauf. Eingangs Niederhasli musste ein 750 Meter langer und sechs Meter hoher Damm gebaut werden, andererseits Richtung Dielsdorf ein 450 Meter langer, gut sechs Meter tiefer Einschnitt.

Ein rund 24 Meter langer Durchlass war für den Haslibach notwendig.

Die Gesamtkosten für den Bahnbau erreichten rund 1,95 Millionen Franken, also gegenüber dem Voranschlag Mehrkosten von rund Fr. 130 000.–, doch waren einzelne Stationen, u. a. auch Niederhasli, etwas grösser als zuerst geplant gebaut worden, und vor allem war auf der Strecke Oberglatt–Dielsdorf der Lokomotiv- statt Pferdebetrieb eingeführt worden. Pro Kilometer machten die Aufwendungen Fr. 97 750.– aus, der damals weit niedrigste Kilometerpreis im schweizerischen Eisenbahnbau.

Inzwischen suchte man für den Betrieb der neuen Bahn in den Zeitungen Dienstpersonal, Bahnaufseher und Bahnwärter. In einem Inserat der Direktion der NOB vom 7. März 1865 hiess es: «Die Bewerber haben sich persönlich bei dem bauleitenden Ingenieur – Herrn Seitz – bis zum 20. dieses Monats anzumelden. Es werden diejenigen Bewerber vorzugsweise berücksichtigt, welche beim Legen der Schwellen und Schienen beschäftigt gewesen sind und sich bei dieser Gelegenheit die Zufriedenheit der Bauleitung erworben haben. Die Wärter auf den Stationen Niederglatt, Niederhasli, Rümliang und Glattbrugg haben auch den Einnahmedienst zu besorgen.»

Nach Probefahrten wurde am 30. April 1865 die Bülach–Regensberg-Bahn festlich eröffnet und am folgenden Tag der regelmässige Zugverkehr aufgenommen. Die Eröffnung gab Anlass zu einem Volksfest für das ganze Unterland, denn jedermann wollte das neue Transportmittel kennenlernen und auch beurteilen. Der Festzug mit den geladenen Gästen in den geschmückten Wagen verliess gegen zwölf Uhr mittags Zürich in Richtung Bülach, gezogen von einer der vier 1865 in Zürich extra für diese Linie gebauten einfachen Dampflokomotiven. Die nur 17 Tonnen schweren Tenderlokomotiven erbrachten eine Leistung von je etwa 100 PS und fuhren im Maximum 45 km/h. Die fast zierlichen Maschinen kosteten je Fr. 25 000.– und versahen ihren Dienst bis 1882.

Der erste grosse Halt des Festzuges wurde in Bülach eingeschaltet, wo man am frühen Nachmittag die Eröffnung gebührend



*Bahnstation Niederhasli um 1898, Vorstandsfamilie mit Bahnangestellten und Verwandten*

feierte. «Gegen 5 Uhr fuhr man höchlich befriedigt mit dem Aufenthalte im freundlichen Bülach nach Dielsdorf hinüber – bis Oberglatt auf bereits bekanntem Wege hinein, dann auf neuem hinaus. Unterwegs hielt der Zug unerwartet still. Was hat's gegeben? Ein Funke aus der Lokomotive hatte die Wimpel und Tücher, mit denen sie geschmückt war, in Brand gesteckt, und helle Flammen züngelten einige Momente um das eiserne Dampfross. Das wurde aber nicht scheu und liess sich ganz ruhig den versengten Schmuck abreißen. Bald pfiiff's wieder – und wir waren in Dielsdorf», berichtete die «Freitagszeitung».

Über die Aktivitäten in Niederhasli fehlen Dokumente, und auch der entsprechende «Lägern-Bote» aus dieser Zeit ist verlorengegangen. In Dielsdorf fand ein grosser Umzug statt; beim Bankett in der «Post» ergriff auch Staatsschreiber Gottfried Keller das Wort.

Am anderen Tag nahm die Gabeleisenbahn ihren regulären Betrieb auf. Die neue Eisenbahn hiess im Volksmund bald «Herdöpfelbahn», weil mit ihr hauptsächlich Kartoffeln nach Zürich

transportiert wurden. Von Niederhasli fuhr man in acht Minuten nach Oberglatt oder Dielsdorf und in 46 Minuten direkt nach Zürich. Es verkehrten täglich drei Zugspare von und nach Zürich und Bülach wie folgt:

Niederhasli–Zürich					zusätzlich am Sonntag
täglich					
Niederhasli	ab	6.40	12.00	17.40	20.00
Oberglatt	ab	6.48	12.08	17.48	20.08
Zürich	an	7.26	12.46	18.26	20.46

#### Zürich–Niederhasli

Zürich	ab	7.45	13.10	18.40
Oberglatt	ab	8.26	13.51	19.21
Niederhasli	an	8.32	13.57	19.27

#### Niederhasli–Bülach

Niederhasli	ab	8.13	13.38	19.08
Oberglatt	ab	8.25	13.50	19.20
Bülach	an	8.45	14.10	19.40

Bülach–Niederhasli					zusätzlich am Sonntag
--------------------	--	--	--	--	--------------------------

Bülach	ab	6.30	11.50	17.30	19.50
Oberglatt	ab	6.50	12.10	17.50	20.10
Niederhasli	an	6.56	12.16	17.56	20.16

Die Züge führten die zweite und dritte Klasse. Die Fahrt von Niederhasli nach Zürich kostete 90 Rappen in der dritten und Fr. 1.25 in der zweiten Klasse, nach Dielsdorf 25 und 35 Rappen, nach Bülach 50 und 70 Rappen. Die Einnahmen im ersten Betriebsjahr zeigen, dass die zweite Klasse nur wenig benützt wurde, und zwar von rund 14% der Fahrgäste. In einer Übersicht über die Frequenzen und Einnahmen auf der neuen Linie im Jahre 1865 waren für Niederhasli 2311 Personen, 115 Zentner Gepäck, 103 Stück Vieh und Hunde, 2697 Zentner Güter registriert; das ergab Gesamteinnahmen von Fr. 2198.87, womit Niederhasli im achten Rang, also am Schluss aller Stationen der



*Stationsvorstand Jakob Vogel mit Familie. Die Aufnahme wurde im Freien vor dem Stationsgebäude vor einer extra aufgestellten Kulisse gemacht*

Bülach–Regensberg-Bahn figurierte. An der Spitze lagen Bülach und Dielsdorf, Bülach mit Totalerträgen von über Fr. 30 000.–, Dielsdorf immerhin mit weit über 19 000 Franken. Allerdings waren die Einnahmen nicht so glänzend, wie es sich gewisse Kreise vorgestellt hatten, jedenfalls erhielten die Obligationäre 1866 nur  $1\frac{3}{4}\%$  Zins; in den ersten zehn Monaten dieses Jahres gingen die Gesamterträge um Fr. 7400.– zurück. «Kommt wol mit der Zeit schon noch besser; für die Gegenwart machen so schmale Bissen Manchem Magenweh», resümierte die «Freitagszeitung».

1876 erhielt die Station Niederhasli mechanische Signalscheiben und Weichensignale. Auf Ende desselben Jahres ging die Linie in den Besitz der NOB über. Diese hatte sich zur Ablösung der Obligationen verpflichtet und zahlte sie zum Nennwert zurück, Niederhasli wurden seine 20 000 Franken zurückerstattet. Die Betriebserträge hatten sich verbessert – nicht zuletzt dank der Inbetriebnahme der Linie Winterthur–Bülach–Koblentz. Es verkehrten nun im Winter täglich sieben Züge in jeder Richtung, während der Sommerfahrplanperiode vom 1. Juni bis 14. Oktober sogar neun Züge pro Tag in jeder Richtung. Niederhasli, immer noch im achten Rang, hatte 1876 6564 Personen befördert, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 477 ausmachte; dann 412 Zentner Gepäck speditiert und 211 Stück Vieh transportiert. Der Güterverkehr stand mit 9974 Zentnern zu Buche, die Gesamterträge erreichten Fr. 4578.97 – allerdings recht bescheiden gegenüber Dielsdorf mit über 80 000 Franken.

1891 wurde die Linie, die ursprünglich durchs Surbtal bis Koblenz geplant war, bis Niederweningen weitergeführt (1938 Verlängerung bis zur Fabrik Bucher-Guyer). Die Fahrzeit von Niederhasli nach Zürich konnte nun unter 40 Minuten gesenkt werden, und auch die Fahrpreise waren günstiger geworden.

Um die Jahrhundertwende amtierte auf der Station Niederhasli Jakob Vogel, der erste Vorstand, der sich in den Archiven noch eruieren lässt. Seine Amtsbezeichnung lautete Wärtervorstand; er bezog ein Jahresgehalt von Fr. 1800.–, darin war eine Dienstwohnung für jährlich Fr. 120.– inbegriffen. 1902 betrug der Umsatz der Station 10 851 Billette, 54 Tonnen Gepäck, 606 Tonnen Güter und 104 Tiere.

Das Jahr 1905 brachte eine Erweiterung der Station, der Kredit von Fr. 6000.– wurde durch die Ausgaben von Fr. 4882.85 nicht voll ausgeschöpft. Dabei entstand von der Strasse Niederglatt–Mettmenhasli her eine neue Zufahrt zum Stationsplatz. Der Grund dafür war die bisher mühsame Zufahrt vor allem für Eistransporte, je nach Witterung 30 bis 50 Wagenladungen pro Winter. Wenn die Strasse mit Glatteis bedeckt war, so war es unmöglich, mit den mit schweren Eisklötzen beladenen Fuhrwerken von der Unterführung her die steile und zudem noch in einer engen Kurve verlaufende Zufahrtsstrasse zu bewältigen. Die Fuhrwerke mussten daher gegen Niederhasli vorgezogen und rückwärts in den Hof eines Bauernhauses gestossen werden, um schliesslich nach zweimaliger «Umsetzung» des Pferdegespanns den Stationsplatz zu erreichen. Im Rahmen dieser Bauarbeiten verlängerte man auch den kurzen Verladeplatz. Im weitern wurde an das Gleis I in Richtung Dielsdorf ein Stumpengleis angefügt und dieses dadurch in ein für kürzere Züge benützbare Ausweichgleis (für Zugskreuzungen) umgewandelt.

Am Neujahrsmorgen des Jahres 1907 traf auf der Station Niederhasli kein Zug aus Niederweningen ein, denn in der Silvesternacht war im sogenannten Pfaffenrank zwischen Steinmaur und Schöfflisdorf das Gleis der Wehntalbahn derart mit Schnee verweht worden, dass der erste, von Niederweningen kommende Zug die Stelle nicht passieren konnte. Es musste ein «Hilfszug» aus Zürich angefordert werden, und erst im Laufe des Neujahrstages konnte das Hindernis beseitigt werden.

Auf den 1. Mai 1907 übernahm Jakob Graf von Hombrechtikon die Leitung der Station und amtierte 15 Jahre lang als Stationsvorstand III. Klasse. 1917 war sein Jahresgehalt auf Fr. 3100.– angestiegen (einschliesslich Dienstwohnung für Fr. 300.–).

Im Sommer 1910 fuhren an Werktagen in jede Richtung je sechs Züge (Niederhasli ab Richtung Niederweningen 6.39, 8.37, 13.31, 14.47, 17.33, 19.25). Nur an Sonntagen verkehrte noch ein Spätzug, er verliess jedoch Zürich bereits um 20 Uhr. In der Gegenrichtung bestanden ähnliche Verhältnisse: Der erste Frühzug traf erst um 7 Uhr 10 in der Limmatstadt ein. Im Winter

1918/19 verkehrten sogar nur drei Züge in jeder Richtung, später zwischen fünf und neun Zugpaare.

In der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg tauchte wieder einmal das Projekt der Surbtalbahn auf. Auch in Niederhasli war man mehrheitlich dafür. An der Gemeindeversammlung vom 13. September 1913 erklärte Gemeindepräsident Huber, dass nun der Moment gekommen sei, «wo der ewigen Reklamationen betreffs besserer Zugverbindung abgeholfen werden könne, denn durch den Bau der Surbtalbahn werden mehr Züge und daher bessere Verbindungen zur Notwendigkeit. Es müsse ja zugegeben werden, dass man schon eine Bahn habe aber nur eine Sackbahn . . .». Man begrüßte daher im Dorf die geplante Bahn, und die Gemeindeversammlung bewilligte die vom Regierungsrat für Niederhasli aufgestellte Quote von 2000 Franken. Doch der Erste Weltkrieg machte das Projekt zunichte. Zwar wurden die SBB am 23. Dezember 1915 verpflichtet, die Linie bis Döttingen zu verlängern, aber auf ihren Vorschlag wurde 1926 ein Automobilbetrieb eingerichtet. Gemäss der sogenannten Surbtalverpflichtung mussten die SBB diesen Automobildienst auf eigene Rechnung betreiben. In den 1930er Jahren war dann von dem Eisenbahnprojekt als Notstandsarbeiten nochmals die Rede.

Die bis zur Elektrifikation 1960 verkehrenden Tenderlokomotiven Eb 2/5, «Habersack» oder «Benne», später «Glettiise» genannt, stammten aus den Jahren 1911/16 aus der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur; hingegen wurden die Wagen mit der Zeit moderner, und als schliesslich zum Zwei-Klassen-System übergegangen wurde, bot man auch im Wehntal die erste und zweite Klasse an.

Wie schon im Ersten mussten auch im Zweiten Weltkrieg einzelne Züge ausfallen und die Dampflokomotiven mit Holz beheizt werden. Niederhasli hatte inzwischen ein drittes Gleis erhalten, das 1942 verlängert wurde. Seit 1947 verkehrten zwölf Züge in jeder Richtung. Schon 1939 war bei drei Bahnübergängen in der Nähe der Station die Bedienung aufgehoben worden. 1949 wurden bei der Station das Industriegleis für die Firma H. und A. Hefti, Männedorf, und 1958 dasjenige der Kibag, Zürich, in Betrieb genommen.



*Station Niederhasli um 1959 kurz vor der Elektrifizierung*

Die Strecke hatte zwar den grossen Anschluss längst verpasst, doch wies sie einen nicht unbedeutenden Güterverkehr auf. 1952 führte man Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes auf dieser Strecke durch. Man prüfte eingehend, ob eine allfällige Verlegung des Verkehrs – ganz oder nur des Personentransportes – von der Schiene auf die Strasse eine Verbilligung brächte. Die Studie empfahl schliesslich, die Wehntallinie weiter zu betreiben und zu elektrifizieren.

Vom 22. Januar bis 31. März 1953 verkehrte von Oberglatt bis Niederweningen probeweise ein Schienenomnibus (Dieseltriebwagen mit Anhänger der Deutschen Bundesbahn). Doch sein Einsatz bewährte sich nicht; aus dem Versuch folgerte man, dass nach wie vor der elektrische Betrieb als die günstigste Lösung zu betrachten sei. Sie gestatte eine einwandfreie Verkehrsbedienung, vereinfache die Betriebsabwicklung und verursache die geringsten Kosten. Durch die Elektrifizierung in den Jahren 1959/60 – als letzte Strecke im SBB-Kreis III – wollte man auch eine einheitliche Betriebsweise im gesamten Zürcher Vorortverkehr erreichen.

Mit der Umstellung auf weisse Kohle zogen erneut, wie vor rund hundert Jahren, Männer des Bahnbaues ins Wehntal, denn es musste nicht nur eine Fahrleitung erstellt werden, es wurden auch Niveauübergänge aufgehoben sowie alle Stationen renoviert und modernisiert. In Niederhasli schob man den Weichenkopf Seite Oberglatt weiter hinaus und zog die Gleise, um erhöhte Einsteigerampen bauen zu können, mehr auseinander. Die Station erhielt eine moderne Stellwerkanlage und zeitgemässe Sicherungsanlagen. Das Stationsgebäude selbst wurde für rund Fr. 100 000.–erneuert und durch einen Wartsaal-Anbau erweitert.

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung wurden verschiedene Niveauübergänge zwischen Oberglatt und Dielsdorf eliminiert; allein auf Gemeindegebiet konnten am 27. Mai 1960 fünf Bahnübergänge aufgehoben und zum Teil durch Überführungen ersetzt werden. Zwei Jahre später folgte der unbewachte Farnstrassenübergang; diese Strasse wurde damit zweigeteilt: während der nördliche Teil seinen alten Namen behielt, wurde das Teilstück südlich der Bahnlinie gemäss Quartierplan 1983 Seeburgstrasse benannt. Als Ersatz für die unterbrochene Verbin-

dung entstand 1962 eine neue Strasse, anfänglich als Umfahrungsstrasse, später als Mandachstrasse bezeichnet, ein 445 Meter langes Strassenstück von der Niederglatter- bis zur Dorfstrasse. 1963 schliesslich wurde von hier zur SBB-Station eine neue Verbindungsstrasse gebaut, die Stationsstrasse.

Die Elektrifikation der Wehntalbahn brachte – von einigen bedauert – den Abschied von der Dampfromantik, und seither fehlt die Rauchfahne im Wehntal, die jeweils schon von weitem einen Zug ankündigte. Fast hundert Jahre nach der Eröffnung der Linie fuhr am Samstag, dem 28. Mai 1960, wiederum ein festlich geschmückter Eröffnungszug ins Wehntal. Auf der herausgeputzten Station Niederhasli hielt der Festzug während 15 Minuten von 10 Uhr 23 bis 10 Uhr 38. Dieser Halt reichte für nach genauestem Programm vorgetragene Schülergesänge, Darbietungen der Musikgesellschaft Niederhasli und einen «Tanz um den Maibaum» durch die Trachtengruppe Wehntal. Nach dem Aperitif auf der Station Niederweningen folgten ein Umzug durch den Bezirkshauptort Dielsdorf, das Mittagessen in der «Sonne» und anschliessend ein durch die Ortsvereine gestalteter Unterhaltungsnachmittag. Zu den Gästen gehörten auch die Gemeindebehörden von Niederhasli mit dem Gemeindepräsidenten und den Präsidenten der Zivilgemeinden Nieder- und Oberhasli an der Spitze.

Am Sonntag, dem 29. Mai 1960, mit dem Fahrplanwechsel, begann im Wehntal der regelmässige elektrische Zugsbetrieb; nach Oberglatt und nach Dielsdorf verkehrten an Werktagen je 16 Züge. Auf den Sommerfahrplan 1982 wurde auch auf dieser Linie der Taktfahrplan eingeführt; das bedeutete an Werktagen 20 Züge in jede Richtung.

Ab 1967 wurde durch die Aufstellung eines Billettautomaten mit Geldwechsler die Besetzung der Station an Sonntagen eingestellt. 1974 erfolgte eine Sanierung des Bahnhofplatzes; vor allem die Fläche zwischen den SBB-Gleisen und dem privaten Industriegleis der Hefti AG bis und mit der alten Farnstrasse wurde durchgehend neu bekieset und mit einem 15 cm dicken Belag versehen, etwas später verbesserte man auch die Beleuchtung. Für die künftige S-Bahn wurden der Perron angepasst und das Rampengleis 1 abgebrochen.

### *Die Linie Niederglatt–Wettingen*

In den 1870er Jahren erhielt Niederhasli eine zweite Eisenbahnlinie: Das Gemeindegebiet wurde nun auch von den Zügen der neuen Linie Niederglatt–Otelfingen befahren – anfänglich allerdings ohne in Niederhasli zu halten.

Die Linie Niederglatt–Otelfingen–Baden verdankt ihre Entstehung dem Kampf zwischen der NOB und der Nationalbahn. Als das Nationalbahnprojekt Winterthur–Kloten–Seebach–Wettingen–Baden greifbare Formen annahm, beschloss die NOB an der Generalversammlung vom 28. September 1872, sich um eine Konzession für die Strecke Niederglatt–Wettingen–Baden zu bewerben; damit beabsichtigte sie, die Nationalbahn auf einer nördlich gelegenen Route zu konkurrenzieren. Noch im selben Jahr erhielt die NOB die Konzession für die aargauische Teilstrecke, im September 1873 für den zürcherischen Teil. 1875 bemühten sich Oberhasli und Regensdorf um Stationen an der geplanten Linie. Oberhasli wünschte sie hart am Dorfe, Regensdorf im Schwenkelberg. Doch gab man beiden Gesuchen im «Wehntaler» nicht viele Chancen. Hingegen riet das Blatt, zusammen mit Watt, Oberdorf, Mettmenhasli und Nassenwil mit allen Mitteln eine gemeinsame Station zwischen Oberdorf einerseits und Ober- und Mettmenhasli andererseits anzustreben – aber auch diese Bemühungen blieben ohne Erfolg.

Die öffentliche Auflage der Pläne erfolgte 1875, zu Beginn des Jahres 1876 wurde mit den Erdarbeiten auf der ganzen Strecke begonnen, etwas später auch mit dem Oberbau. Am 1. Oktober 1877 konnte die neue Linie in Betrieb genommen werden.

Die Linie Wettingen–Niederglatt zog sich von der Station Wettingen aus in östlicher Richtung, die Orte Würenlos, Otelfingen und Buchs berührend, dem südlichen Fuss der Lägern entlang; dann erreichte sie nordwestlich von Buchs den sich an die Lägern anlehenden, die Wasserscheide zwischen Glatt und Furtbach bildenden Höhenrücken. Von da fiel das Trasse mit 8,8 bis 9,5‰, die östliche Richtung bis Oberhasli beibehaltend dem Hasliberg entlang, dann nordwärts in grossem Bogen wendend, nach Niederglatt ab. Mitten auf dem Feld bei Niederhasli kreuzte es



*Zugsunglück in Oberhasli auf der Strecke  
Niederglatt–Otelfingen 1935*

die Linie Oberglatt–Dielsdorf als Überführung. Bei Oberhasli war eine grössere Auffüllung von rund 50 000 Kubikmetern für einen 460 Meter langen, 14 Meter hohen Damm nötig.

Die von grösseren Siedlungen entfernt verlaufende und wegen des häufig notwendigen Schiebedienstes bei Personal schon bald als «Schiebka-Pass» bekannte Linie wurde anfänglich von fünf Zugpaaren täglich befahren; drei Personenzüge und zwei Güterzüge mit Personenbeförderung verkehrten in jeder Richtung. Schon einen Monat nach der Eröffnung kam noch ein reines Güterzugpaar dazu. Aber die Linie entsprach nie einem wirklichen Bedürfnis und war von Anfang an entsprechend schlecht frequentiert. Trotzdem wurde nach dem Übergang der Nationalbahn an die NOB am 1. April 1880 ein Fahrplan mit täglich vier Zugpaaren aufrechterhalten, und auch die SBB übernahmen bei der Verstaatlichung die Linie mit diesen minimalen Betriebsleistungen. Als jedoch gegen Ende des Ersten Weltkrieges der Kohlenmangel zu Betriebseinschränkungen zwang, wurden die SBB vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ermächtigt, die Strecke Niederglatt–Otelfingen ab 1. März 1918 vorübergehend stillzulegen. Ab 1. Juni 1922 wurden dann mit einem Dieselmotorwagen im Pendelverkehr zwischen Niederglatt und Wettingen oder Baden wieder vier Zugpaare geführt. Der Güterverkehr blieb auf den Lokalverkehr beschränkt.

Ende 1922 erhielt Oberhasli beim Bahnkilometer 23.911 eine Haltestelle. Das Dorf hatte alle Kosten für den Landerwerb, den Bau der Haltestelle mit «Schutzhütte», einem 4,4 m langen und 2,3 m breiten, hölzernen Warteraum, für die notwendige Beleuchtung, den Zugangsweg sowie die beidseits der Haltestelle zu platzierenden Orientierungstafeln zu übernehmen. Das für die Haltestelle erworbene Land ging nachher in den Besitz der SBB über. Oberhasli hatte auch die Anlagen ordnungsgemäss zu unterhalten, zu reinigen, zu beleuchten und im Winter auf der Treppe, dem Zugangsweg und dem Halteplatz den Schnee zu räumen.

Die Haltestelle Oberhasli war von Anfang an unbedient. Die Billette konnten im Zug gelöst werden, aber nur bis zu den Endpunkten Niederglatt, Wettingen und Baden. Die Transportkosten für abgehendes Reisegepäck mussten auf der Bestimmungsstation bezahlt und das in Oberhasli ankommende sofort am Zug in Empfang genommen werden, sonst wurde es bis zur nächsten Station befördert. Die Frequenz dieser Haltestelle war sehr gering. Im November 1924 stiegen hier 308 Personen ein oder aus, im Dezember nur 299, was pro Zug 1,2 Personen ergab.

Schon 1925 wurde ein neuer Versuch zur Stilllegung der Linie unternommen mit dem Hinweis darauf, dass im Jahre 1924 durchschnittlich nur 5,9 Reisende pro Zug in Niederglatt angekommen und 7,2 Reisende weggefahren seien. Dieser Vorstoss aber blieb ohne Erfolg, ebenso ein solcher im Jahre 1931. Als Ersatz sollte ein Projekt für eine Postautolinie Dielsdorf–Station Buchs–Dielsdorf und Dielsdorf–Oberhasli–Station Oberglatt–Oberhasli–Dielsdorf dienen.

Am 11. November 1935 um 10 Uhr 50 kam es auf dieser Bahnlinie zu einem spektakulären Unfall, der auch fotografisch festgehalten wurde. Ein mit Sand beladenes Lastauto kollidierte auf dem unbewachten Bahnübergang der Watterstrasse in Oberhasli mit dem Eisenbahnzug. Dabei wurden Lokomotive und Gepäckwagen aus den Schienen geworfen, das Gleis beschädigt und der Lastwagen zertrümmert. Kondukteur und Heizer erlitten leichte, der unaufmerksame Chauffeur schwere Verletzungen. Der Sachschaden am Eisenbahnzug erreichte fast 11 000 Franken.

Am 17. Januar 1937 verkehrte dann doch der letzte fahrplanmässige Zug auf der nie elektrifizierten Strecke. Die Bahnanlagen durften allerdings noch nicht abgebrochen werden. Die SBB mussten niemandem Ersatz leisten, da sich die betreffenden Gemeinden am Bau dieser NOB-Strecke im Gegensatz zur Nationalbahn finanziell nicht beteiligt hatten. Die geplante offizielle Aufhebung Ende der 1960er Jahre löste dann vor allem in der betroffenen Region erregte Diskussionen aus, und es bildete sich ein Komitee zur Erhaltung der Bülach–Baden-Bahn. Nachdem aber schon der Ständerat mit 30 zu 5 Stimmen das Weiterbestehen dieser Bahnlinie verneint hatte, beschloss der Nationalrat am 6. März 1969 knapp mit 69 zu 47 Stimmen die endgültige Stilllegung der rund 12 km langen Einspurlinie und den Abbruch der Strecke auf dem Gebiet der Gemeinden Buchs und Niederhasli auf einer Länge von 3,8 km.

Doch die Linie hatte inzwischen bereits eine Renaissance erlebt: Durch die wirtschaftliche Expansion der Region Zürich in den 1950er und 1960er Jahren hatte die Strecke, wenn auch in anderer Form, eine neue wirtschaftliche Bedeutung erlangt. Abschnitte davon wurden zum geeigneten Industriestammgleis für die von den beiden Endstationen und von der Gemeinde Niederhasli ausgehende Erschliessung von Industrieland. Über die Verbindungsgleise gibt die folgende Tabelle Auskunft:

Kilometer	Anschliesser	Inbetriebnahme
21.940	Shell AG, Zürich	1967
22.00	Industriegebiet Farn	
	– Robert Zapp AG, Zürich	1968
	– Glasfasern AG, Lausanne	1970
	– Lanz & Frey AG, Glattbrugg	1972
	– Getreidetrocknungsgenossenschaft	1980
	– Getreidetrocknungsgenossenschaft: Zuckerrübenverladeanlagen	1980
	– Containerdepot AG, Niederglatt	1983
22.150	Tanklager Frevlig	1968
25.640	Shell AG, Zürich	1957/58
25.950	E. Steinmann AG, Zürich	1962



*Renaissance der einstigen Linie Niederglatt–Otelfingen als Industriegleis bis Oberhasli*

#### *Die Stationsvorstände ab 1902*

Jakob Vogel (Wärtervorstand)	bis 30. April 1907
Jakob Graf (Stationsvorstand III. Klasse)	1. Mai 1907–30. Sept. 1922
Walter Lüscher (Stationsvorstand III. Klasse)	1. Okt. 1922–25. Okt. 1926
Jakob Huber (Stationsvorstand III. Klasse)	26. Okt. 1926–30. April 1936
Rudolf Oetiker (Stationsvorstand III. Klasse)	1. Mai 1936–31. Aug. 1948
Jean Dornbirer (Stationsvorstand III. Klasse)	1. Sept. 1948–30. Juni 1954
Karl Schwyter (Stationsvorstand II. B)	1. Juli 1954–19. Dez. 1961
Ulrich Bodenmann (Stationsvorstand III. Klasse)	20. Dez. 1961–31. Dez. 1964
Peter Bonderer (Stationsvorstand 17. Lohnklasse)	1. Jan. 1965–22. April 1979
Arthur Fricker (Stationsvorstand 16. Lohnklasse)	23. April 1979–9. April 1985

Im April 1985 wurde Niederhasli eine Filiale von Niederglatt und der Bahnhofsvorstand von Niederglatt gleichzeitig Leiter der Station Niederhasli.

#### Der Umsatz auf der Station Niederhasli

	Anzahl Billette	Gepäck	Tiere	Güter (Empfang +Versand)	Total Einnahmen Fr.
1865 (8 Mte)	2 311	115 q	103	2 697 q	2 198.87
1877	5 363	24 t	204	269 t	3 846.14
1902	10 851	54 t	104	606 t	werden
1922	7 311	35 t	105	3 150 t	nicht mehr
1942	8 880	68 t	405	5 060 t	ausge-
1962	10 821	44 t	103	6 997 t	schieden
1982	29 974	705 Sen- dungen	–	4 263 t	
1987	34 313	241 Sen- dungen	–	1 980 t	

#### Post

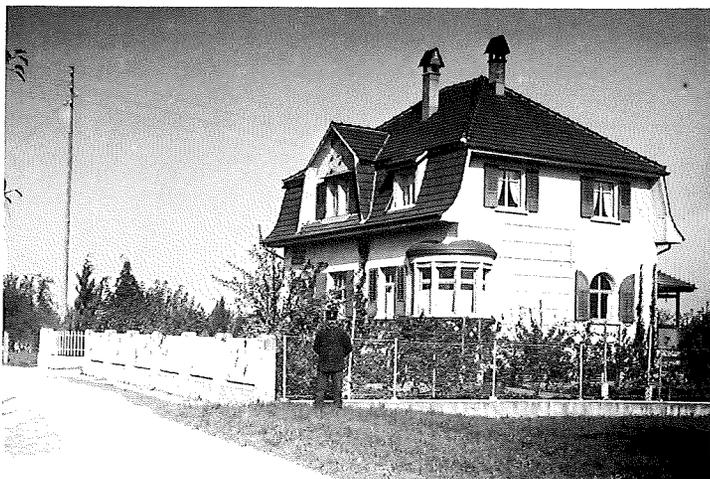
Die Geschichte der Post setzt ein, als Nachrichten (Depeschen, Briefe) befördert werden mussten. Schon die Helvetier kannten Boten, und auf den römischen Strassen waren nicht nur Fussboten, sondern auch Pferdekurier, Zwei- und Vierradkarren mit Frachtpost unterwegs. Im Mittelalter verfügten Adelige, Bischöfe und Klöster über ihre Boten. Mit dem Aufblühen der Städte erschienen auf den Landstrassen die Städteboten, die vor allem die amtliche Post für den Staat und das Militär überbrachten; zu ihnen gesellten sich später die Landläufer, und als die amtlichen Läufer den Verkehr nicht mehr bewältigen konnten, übernahmen ihre Aufgaben die sogenannten Ordinari-Posten, die auf bestimmten Strassen in genauen Zeitabständen zirkulierten. Das erste Postamt in Zürich entstand durch das Handelshaus Hess im 17. Jahrhundert an der Münstergasse; von hier

wurden zahlreiche Verbindungen nach vielen Richtungen unterhalten.

In der Gemeinde Niederhasli werden solche Botenverbindungen erst um 1820 fassbar. 1839 schrieb der Regierungsrat in seinem Rechenschaftsbericht: «Der Grund, warum der Bezirk Regensberg bis jetzt nicht mit Posteinrichtungen bedacht werden konnte, liegt vorzüglich darin, dass dessen Verkehr im Innern höchst unbedeutend und grösstenteils auf die Stadt Zürich beschränkt ist, dass sich beinahe keine auswärtige Korrespondenz für denselben ergeben hat und dass das weitere Vorrücken der daselbst angefangenen Strassen abgewartet werden musste. Indessen sind nun alle Einleitungen getroffen, auch diesem Bezirk Postverbindungen zu eröffnen, um sowohl der amtlichen als der privaten Korrespondenz eine sichere und geregelte Beförderung zu verschaffen.» 1840 berichtete die Regierung weiter: «Wenn man bisher Anstand gefunden hat, den Bezirk Regensberg sowie das rechte Limmatufer und die unteren Gegenden der Glatt mit dem Kantonshauptort und den übrigen Teilen des Kantons in Postverbindung zu bringen, so ist es einzig dem Umstand zuzuschreiben, dass man die Hoffnung genährt hat, diesen Verbindungen durch Ausdehnung über die Kantons-grenzen ein besseres Erträgnis zu schaffen. In Bälde wird man für Befriedigung dieses lokalen Bedürfnisses besorgt sein.» Bald darauf, also zur Zeit der kantonalen Post, erhielt Niederhasli eine erste Postablage. Oberhasli dagegen musste noch über fünfzig Jahre warten, bis hier 1902 eine kleine Poststelle eröffnet wurde. Mettmenhasli und Nassenwil bediente man immer von Niederhasli aus.

#### Niederhasli

Bevor die kantonale Post die ersten regelmässig bedienten Postbüros einrichtete, bestanden ausgedehnte private Botenverbindungen. Diese dienten hauptsächlich dem Verkehr der Landorte mit der Hauptstadt. So unterhielt Niederhasli um 1820 auch einen eigenen Zürich-Bott: Am Freitag in aller Frühe ging er zu Fuss nach Zürich, erledigte die ihm übergebenen Aufträge, besorgte Einkäufe und übergab weitergehende Briefschaften



*Alte Post Niederhasli mit Posthalter Johann Allemann in Dienstuniform*

den Boten aus anderen Orten. Er lieferte die Postsachen in Zürich im Körner-Peterschen Laden am späteren Limmatquai unterhalb der Metzger ab. Dort mussten diejenigen aus den Hasligemeinden abgeholt und solche für Niederhasli und die weitere Umgebung abgegeben werden. Vormittags um 11 Uhr trat der Bote wieder den Rückweg an. Später wird als Absteigequartier des Boten aus den Hasligemeinden Meister Beck an der Markt-gasse angegeben.

In Bülach stossen wir schon 1820 auf ein Postbüro, von dem aus die umliegenden Ortschaften durch Boten bedient wurden. Als letzter Bote zur Zeit der kantonalen Post versah Heinrich Müller von Bülach aus den Botendienst nach Niederflachs, Höri, Nöschikon, Niederglatt, Hofstetten, Oberglatt, Oberhasli, Mettmenhasli, Nassenwil, Niederhasli, Dielsdorf-Regensberg. Er erhielt dafür im Jahr Fr. 172.– ausgerichtet. Vom 1. Januar 1853 an musste dieser Botengang fünfmal wöchentlich ausgeführt werden.

Im März 1842 führte die kantonale Postverwaltung einen dreispännigen Postkurs von Zürich nach Niederweningen ein. In

Dielsdorf und Regensberg wurden auf diesen Zeitpunkt Postbüros eröffnet. Die Postsendungen für die umliegenden Orte bis nach Weiach wurden in Dielsdorf ausgeladen. Ausserdem hatte ab 12. August 1842 ein eigens hierfür bestellter Bote die mit der Karlsruher Mallepost eintreffenden Briefe nach Dielsdorf zu befördern, wo sie Salomon Schärer austrug. Er war überall in seinem ausgedehnten Bestellgebiet wegen seines allezeit urwüchsigen Humors als der lustige «Post-Sali» bekannt.

In Niederhasli war zur Zeit der kantonalen Post um 1844 eine Postablage errichtet worden. Als Stelleninhaber amtierte Zunfrichter Theodor Bucher und später sein Sohn Johann. Die anfängliche Besoldung betrug Fr. 16.– pro Jahr. Als eine Frucht der Bundesverfassung ging 1848 das gesamte Postwesen an den Bund über. Sofort wurde mit einer durchgreifenden Reorganisation begonnen, deren Wellen – wohl etwas abgeschwächt – auch bis ins Wehntal drangen.

Auf den 1. Juni 1852 wurde ein neuer Postkurs Zürich–Kaiserstuhl in Betrieb genommen. Morgens um 5 Uhr fuhr der zweiplätzig Postwagen von Kaiserstuhl über Stadel–Niederglatt nach Zürich, wo abends um 4 Uhr die Rückfahrt angetreten wurde. Niederglatt erhielt auf den gleichen Zeitpunkt eine Ablage, die man noch im selben Jahr auf den 1. August zum Büro erhob. Der Posthalter war gleichzeitig Briefträger für die Kirchgemeinden Oberglatt und Niederhasli.

Mit der Eröffnung der Bülach–Regensberg-Bahn 1865, als die Bahn auch die Beförderung der Briefe und Pakete übernahm, trat eine gewisse Vereinheitlichung bei der Postverteilung ein. Johann Bucher musste nun zweimal täglich die Postsendungen auf der Station in Empfang nehmen und abgehende zum Zug bringen. Einmal im Tag verteilte er Briefe und Pakete in den vier Hasligemeinden; bereits vier Jahre später wurde eine zweimalige Zustellung angeordnet. Auf den 1. Januar 1868 war die Ablage Niederhasli rechnungspflichtig geworden; die Umwandlung in ein «Bureau III. Kl.» erfolgte erst auf den 1. April 1909.

Ab 1880 wurden in der Zürcher Sihlpost zweimal täglich Postsendungen für Niederhasli direkt abgefertigt. 1895 erfolgte



*Post Niederhasli*

die Zustellung in Niederhasli morgens um 9 Uhr und abends um 18 Uhr. Auf der Station Niederhasli trafen die Postsendungen mit zwei Zügen aus jeder Richtung ein. 1911 wurden sogar drei Zustellungen – um 7.30 Uhr, 13.45 Uhr und 18 Uhr – täglich angeboten, doch 1914, bei Ausbruch des Krieges, mussten sie wieder auf zwei reduziert werden – der Betrieb in den ländlichen Postbüros wurde fast zur Hälfte eingeschränkt, einerseits mangels Personals, andererseits wegen des geringen Verkehrs.

Im Mai 1914 verkehrten auf der Linie Oberglatt–Niederweningen erstmals Bahnpostkurse mit Bahnpostkondukteuren. Als diese 1920 nur noch an Werktagen zirkulierten, wurde auch die Zustellung im Dorf an Sonntagen eingestellt. Im Jahr 1935 – die Post wurde damals um 7.50 und 16.20 Uhr verteilt – bestanden folgende Verbindungen zwischen der Station Niederhasli, der Post Nieder- und Oberhasli:

	Winter	Sommer	
6.10		18.30	Niederhasli Station
6.30	16.35	18.35	Niederhasli Post
7.00	17.05	19.05	Oberhasli Post
5.30	16.00	17.50	Oberhasli Post
5.55	16.25	18.15	Niederhasli Post
6.05		18.25	Niederhasli Station

Als Hans Allemann 1938 das Amt des Posthalters von seinem Vater übernahm, war er der jüngste Posthalter im Zürcher Unterland. In den über vierzig Jahren seiner Tätigkeit vollzog sich auch der Übergang vom dörflichen Niederhasli zur fast städtisch wirkenden Agglomerationsgemeinde. Anfänglich hatte H. Allemann die ganze Zustellung allein zu besorgen, im Sommer mit dem Velo, im Winter bei viel Schnee und schlecht gepfadenen Wegen zu Fuss. Öfters wurde er von Hunden gebissen; 1948 erschien er auf einem Bauernhof gerade noch zur rechten Zeit, um eine in die Jauchegrube gefallene Bäuerin herauszuziehen und ihr damit das Leben zu retten . . .

Die erste Postablage in Niederhasli befand sich bis 1902 an der Dorfstrasse beim heutigen Gemeindehaus (ehemals Liegenschaft Karl Dürr), von 1902 bis 1909 war die Post gegenüber der bisherigen im alten Konsumgebäude, von 1909 bis 1913 daneben im Haus der ehemaligen Möbelfabrik Scherrer-Wick (abgebrannt am 12. Februar 1929) und von 1913 bis 1965 im Einfamilienhaus der Familie Allemann an der Dorfstrasse Nr. 29 südöstlich der katholischen Kirche untergebracht. Die Jahresentschädigung für diese Diensträume (Schalterraum und Gepäcklokal) betrug in den frühen 1920er Jahren Fr. 250.– (inklusive Reinigung!) zuzüglich Fr. 60.– für Heizung und Fr. 36.– für Beleuchtung. Wegen einiger baulicher Aufwendungen wurde 1954 die Lokalentschädigung von Fr. 400.– auf Fr. 450.– erhöht. Doch diese bescheidenen Räume genügten längst nicht mehr, und so war man froh, als man am 8. Juni 1965 in ein modernes Postbüro im Neubau des Baukonsortiums Niederhasli im Dorfzentrum, an der Dorfstrasse gegenüber der Milchzentrale, übersiedeln konnte. Im Erdgeschoss erhielt die Post mietweise grössere und neuzeitlich eingerichtete Räume. Erst später wurde auch eine Vergrößerung des bisherigen Personalbestandes von einem Posthalter und einem Briefträger notwendig: um 1970 durch Anstellung einer Lehrtochter und Mitte der 1970er Jahre durch diejenige zweier neuer Briefträger; Ende der 1970er Jahre ersetzte man die Lehrtochter durch eine Gehilfin. Schon im September 1974 war infolge Personalmangels die Postverteilung an Werktagen auf eine Zustellung reduziert worden. Die Umsätze stiegen in diesen Jahrzehnten stark an, wie die folgende Tabelle zeigt:

	Eingeschr. Briefe Aufgabe Zustellung Umleitung	Pakete Aufgabe Zustellung	Nachnahmen Briefe Pakete Aufgabe Umleitung	Check- verkehr Ein- und Auszahlungen	Briefpost inkl. einge- schriebene Aufgabe Umleitung	Wert- zeichen Verkauf inkl. Bar- frankierung	Gewöhnliche Briefpost Zustellung (ab 1930)
1870	69	273	302	–	3 212	–	
1880	33	807	536	–	5 057	–	
1890	110	1 679	363	–	7 472	–	
1900	123	2 159	361	–	15 567	1 045	
1910	904	3 811	610	745	14 268	1 867	
1915	925	4 101	827	1 394	16 577	1 852	
1920	1 350	7 507	1 251	2 625	22 430	4 716	
1930	1 155	4 867	2 608	3 383	48 355	3 436	65 400
1940	1 255	5 132	2 192	6 759	61 055	3 445	67 600
1950	2 531	10 012	3 303	11 702	84 163	6 437	104 000
1960	3 084	14 981	1 684	25 477	140 784	15 972	188 300
1970	10 704	35 937	–	69 453	121 143	58 081	687 101
1980	25 206	85 850	–	105 232	327 368	228 553	1 299 599
1987	28 654	123 283	–	138 909	481 437	350 000	1 779 781

Die Schalteröffnungszeiten wurden 1965 wie folgt festgelegt:  
Montag bis Freitag 8–11.30 und 14–18 Uhr, Samstag 8–12 Uhr;  
seit 1975 samstags bis 11 Uhr.

Die ständige Zunahme des Postverkehrs für die an der Strecke  
Oberglatt–Niederweningen gelegenen Gemeinden führte dazu,  
dass sich die Postversorgung dieses Gebiets mit der Bahn nicht  
mehr rationell abwickeln liess. Allein in Niederhasli war von 1970  
bis 1975 die Zahl der Haushaltungen von 416 auf 1083 um mehr  
als das Doppelte gestiegen. Im Interesse einer möglichst guten  
postalischen Erschliessung wurde deshalb auch Niederhasli auf  
den 27. Mai 1979 (Fahrplanwechsel) an das regionale Transport-  
netz angeschlossen. Seither erhalten die Post Niederhasli und  
Oberhasli die Postsendungen mit Camions direkt zugeführt.

Die Amtsbezeichnung der ersten Stelleninhaber der Postablage  
Niederhasli lautete Ablagehalter, seit 1910 Posthalter. In Nieder-  
hasli amtierten:

Name	Amts- dauer	Besoldung in Fr. Antritt Austritt
Theodor Bucher	vor 1844–1848	16.– 16.–
Johann Bucher	1849–30.11.1860	24.– 40.–
Johann Bucher Sohn	1.12.1860–31.10.1867	40.– 240.–
Heinrich Spillmann, Stationseinnehmer	1.11.1867–19. 2.1870	240.– 320.–
Gottlieb Schlatter	20. 2.1870–31.12.1873	320.– 360.–
Heinrich Stadelmann	1. 1.1874–14. 7.1875	480.– 480.–
Heinrich Vogler	15. 7.1875–30. 6.1876	480.– 480.–
Frl. Luise Vogel	1. 7.1876–31.12.1901	480.– 1560.–
Otto Vogel	1. 1.1902–30. 4.1902	1440.– 1440.–
Frl. Rosa Enderlin verh. Maag-Enderlin	1. 5.1902–31. 3.1918	1080.– 2400.–
Johann Allemann	1. 4.1918–30. 6.1938	2000.– 5373.–
Hans Allemann	1. 7.1938–30. 9.1980	4326.–
Klaus Köppli	seit 1.10.1980	



Alte Post Oberhasli an der Rümlangerstrasse (Aufnahme 1964)



Post Oberhasli

### Oberhasli

In Oberhasli waren im 19. Jahrhundert die postalischen Verhältnisse ähnlich wie in Niederhasli. Als jedoch 1869 in Niederhasli die Post zweimal täglich zugestellt wurde, begnügte man sich in Oberhasli mit einmaliger Verteilung.

Am 1. Mai 1902 erhielt Oberhasli eine eigene Ablage im stattlichen zweigeschossigen Haus zum Obstgarten mit angebauter Scheune an der Rümlangerstrasse Nr. 15. Von 1902 bis 1911 befand sich das Postbüro in der Stube des Ablagehalters Marthaler mit Zugang durch die Küche. Im Jahre 1911 wurde ein Büro von 7 m<sup>2</sup> Grösse mit Schalter vom Korridor her eingerichtet. Ausser einer Erweiterung 1975, als die Garage miteinbezogen wurde, blieb dieser Zustand bis 1984 bestehen. In diesem Jahr übersiedelte die Post Oberhasli in einen Neubau an der Birchstrasse. Im einstöckigen Anbau an das Wohnhaus mit dem neuen

Restaurant «Kornfäld» (Architekturbüro Lüthi & Mengolli, Kloten) beansprucht die Post – mietweise – eine Fläche von 74 m<sup>2</sup>. Hier sind untergebracht ein Schalterraum mit zwei Schaltern, ein Büro- und ein Verladerraum, 68 Postfächer sowie zwei Telefonkabinen, von denen eine aussen immer zugänglich ist. Diese neue Post Oberhasli wurde im Sommer 1984 in Betrieb genommen.

Ablagehalter und Zivilstandsbeamter Johann Marthaler musste anfänglich die Postsendungen zweimal täglich auf die Station Niederhasli bringen und ankommende Post dort abholen. Es bestand dafür folgender Zeitplan:

morgens		abends		morgens		abends	
ab 7.15	ab 6.00	↓ Niederhasli	↑	an 6.15	an 5.00		
an 7.45	an 6.30	↑ Oberhasli	↓	ab 5.45	ab 4.30		

Bis 1925 blieb Oberhasli eine Ablage und besass auch keinen Datumsstempel sondern nur einen Balkenstempel; das Datum erhielten die Postsendungen erst in Niederhasli aufgedrückt. Auf den 1. April 1925 wurde die Post zum «Bureau III. Kl.» befördert und zugleich rechnungspflichtig.

1935 erfolgte die Zustellung in Oberhasli am Morgen um 7.30 Uhr und abends um 19.15 Uhr (im Winter um 17.15 Uhr).

Bis zum 1. Juni 1946 trug der Posthalter Briefe, Pakete und Geld im Dorf selbst aus und benötigte dafür 5½ Stunden; ab diesem Datum wurden ihm sechs Stunden zugestanden (1983 rund 12 Stunden).

1950 war der Schalter im Sommer an Werktagen während 3½ Stunden und im Winter während 3 Stunden geöffnet, verteilt auf vier Abschnitte frühmorgens, mittags, nachmittags und abends. Bei Abschluss der Chronik galten folgende Schalterstunden: Montag bis Freitag 7.30–12, 15.30–18 Uhr, am Samstag 7.30–11 Uhr.

Schon 1971 war im Hinblick auf die steigenden Umsätze ein dritter Vormittagskurs zur Station und Post Niederhasli bewilligt worden. Bis 1979 mussten die mit der Eisenbahn eintreffenden Postsendungen auf der Post Niederhasli abgeholt werden. Mit der Verlegung der Posttransporte auf die Strasse erhält Ober-

hasli seit 27. Mai 1979 die Sendungen direkt mit dem Lastwagen zugestellt. In diesem Zusammenhang teilte man der Post Oberhasli eine eigene Postleitzahl 8156 zu (vorher 8155 wie Niederhasli). Im Poststempel erschien die neue Postleitzahl erstmals am 4. Dezember 1978.

In den über achtzig Jahren des Bestehens der Post Oberhasli amtierten nur drei Posthalter: Johann Marthaler, der bei seinem Antritt am 1. Mai 1902 eine Jahresbesoldung von Fr. 840.– bezog, wirkte hier während genau 48 Jahren – und über 40 Jahre als Zivilstandsbeamter – bis zu seiner Pensionierung am 30. April 1950. Bis 1920 musste Johann Marthaler auch am Sonntag die Post zustellen und die Sendungen jeweils am Morgen um 7 Uhr auf der Station Niederhasli abholen. Seine Tour besorgte er meistens mit dem Velo. Die Postsendungen trug er mit einem Lederriemen verschnürt über den Rücken gehängt. Bei stürmischem Wetter soll ihm einmal ein solches Briefbündel durch den Wind vom Rücken gefegt worden und klatschend in den Haslisee gefallen sein. Ob noch etwas zu retten war, ist nicht überliefert. . . . Das Amt des Posthalters übernahm am 1. Mai 1950 Peter Höneisen, der Ende 1986 pensioniert wurde. Auf ihn folgte ab 1. Juni 1987 Benno Rohrer.

Wie in Niederhasli sind auch in Oberhasli in den letzten Jahren die Umsatzzahlen stark gestiegen, wie die folgende Tabelle zeigt:

	Eingeschr. Briefe Aufgabe Zustellung Umleitung	Pakete Aufgabe Zustellung	Nachnahmen Briefe Pakete Aufgabe Umleitung	Check- verkehr Ein- und Auszahlungen	Briefpost inkl. einge- schriebene Aufgabe Umleitung	Wert- zeichen Verkauf inkl. Bar- frankierung	Gewöhnliche Briefpost Zustellung (ab 1930)
1930	470	1 879	546	1 945	8 270	1 411	41 700
1940	619	2 212	512	3 628	10 419	1 665	39 600
1950	1 014	4 492	479	6 941	9 414	2 542	56 300
1960	990	5 569	284	10 877	12 290	4 009	69 200
1970	3 302	8 119	–	17 539	46 615	13 183	142 251
1980	5 711	21 773	–	25 467	53 550	41 186	444 748
1987	10 232	33 514	–	39 573	133 801	82 000	667 180

## Telefon und Telegraf

In der Gemeinde kann man seit dem Ende des 19. Jahrhunderts telefonieren. Der erste Abonnent von Niederhasli wird im Telefonbuch von 1897 aufgeführt, zwei Jahre später hielt das Telefon auch in Oberhasli und Nassenwil Einzug, in Mettmenhasli dagegen erst im Jahre 1920. Anfänglich konnte man nur über die Zentrale Dielsdorf und später Oberglatt einen anderen Abonnenten anrufen. Als die Zentrale Oberglatt am 7. Juni 1932 automatisiert wurde, erhielten auch die Niederhasler die Teilnehmerselbstwahl. Ein Telegrafbüro besass die Gemeinde nie.

### *Telefon in Niederhasli*

Erst im Abonnenten-Verzeichnis der Netzgruppe Zürich vom Juli 1897 finden wir von Niederhasli einen Eintrag: Franz Prantl, Möbelschreinerei; er war also der erste Telefonabonnent in der Gemeinde. Niederhasli war damals der Zentralstation Dielsdorf angeschlossen, die mit Zürich verbunden war (Dienstzeit an Werktagen: «7 resp. 8 Uhr morgens bis 9 Uhr abends»). Umschaltstationen bestanden in Niederweningen und Stadel. Für ein dreiminütiges «interurbanes» Gespräch nach Zürich bezahlte man 30 Rappen, nach Uster und Winterthur ebensoviel, nach Basel, Bern und St. Gallen 50 Rappen, nach Genf und Chur 75 Rappen.

Bereits das Verzeichnis vom April 1899 führt in Niederhasli eine Gemeindesprechstation bei Jean Schächli auf. Aus dem Telefonbuch vom Mai 1901 entnehmen wir, dass R. Vogel in Niederhasli die Gemeindesprechstation übernommen hatte, die der ganzen Bevölkerung zur Verfügung stand.

Im Jahr 1909, als Dielsdorf bereits 22 Abonnenten zählte, wies Niederhasli nur deren zwei auf (J. Gamper, Möbelfabrik, R. Vogel, Gemeindesprechstation). 1910 übernahm Albert Maag zum Neuhof in Niederhasli die Gemeindesprechstation, zwei Jahre später besass er den einzigen Anschluss (Nr. 49) in Niederhasli. 1919 hatte ausserdem das mechanische Säge- und Spaltwerk Hiltbrand-Frey einen Telefonanschluss.

1920 schloss man Niederhasli der Zentrale Oberglatt an. In diesem Jahr führt das «Amtliche Verzeichnis der Telephon-Abonnenten Gruppe III» (Verkaufspreis Fr. 3.–) vier Nummern in Niederhasli auf:

- 12 Berli, Aug., Viehhändler
- 15 Gemeindesprechstation, Maag, Alb., zum Neuhof
- 17 Scherrer-Wick, S., Möbel
- 16 Spillmann, Jacob.

Erst 1925 erhielt der Posthalter Johann Allemann in der Post Niederhasli ein Telefon. 1930 war die Abonnentenzahl in Niederhasli auf zwölf gestiegen. Damals konnten die wichtigsten Betriebe, die Post, die SBB, die Hebamme, der Friedensrichter und der Pfarrer mit eigenen Apparaten telefonieren:

- 25 Allemann-Ammann, Joh., Postbureau
- 36 Baur, Jos., Kaminfeger u. Dachdeckermstr.
- 22 Bocklet, A., Herren- und Damenschneiderei
- 24 Bönzli, Frl. Berta, Hebamme, z. Konsum
- 34 Bundesbahnen, schweiz., Stationsbureau
- 32 Elliker, Wilh., Gasthof z. Frieden
- 47 Fröhlich, Albert, Friedensrichter, Kastelhof
- 33 Greiner, Paul, Spaltwerk, Holzwolle- und Schindelfabrik
- 35 Johner, Gebr., Rest. z. Neuhof
- 44 Pfarramt, evang., Alfred Schmid, Pfarrer
- 31 Spillmann, Jacob
- 43 Spillmann-Maag, Farm Adlibogen.

Im amtlichen Verzeichnis von 1930/31 hiess es auch, dass Anrufe nicht mit «Hallo» sondern mit dem Namen zu beantworten seien, man solle deutlich aber nicht zu laut sprechen; wenn die Zentrale anrief, musste man sich sofort melden.

Ein grosser Schritt vollzog sich zwischen 1930 und 1940, als sich in Niederhasli die Zahl der Anschlüsse auf 24 verdoppelte und das ganze Dorf sechsstellige Telefonnummern erhalten hatte. Diese blieben rund vierzig Jahre in Gebrauch bis zum 19. November 1975, als überall in Niederhasli siebenstelligen Nummern eingeführt wurden.

Seither hat das Telefon entsprechend dem Wachstum der Gemeinde eine starke Verbreitung gefunden. Zählte man in

Niederhasli um 1950 rund fünfzig Nummern, waren es zehn Jahre später weit über hundert, 1970 rund 500, 1980 rund 1200 und 1987 über 1800 Anschlüsse.

### *Telefon in Oberhasli*

Der erste Telefonabonnent in Oberhasli erscheint im Abonnenten-Verzeichnis der Netzgruppe Zürich vom April 1899. Es war Baumeister J. Marthaler, der während zwanzig Jahren die Gemeindegemeinschaft führte. Im Jahr 1920 war sie auf A. Huber, Präsident der Zivilgemeinde, übergegangen. Anschlüsse besaßen weiter J. Hintermann, zum Frieden, und Johann Marthaler, Baugeschäft. Rund zehn Jahre später, um 1930, hatte sich die Abonnentenzahl verdreifacht:

- 45 Derrer, Ad., Steueramt
- 40 Gemeindegemeinschaft, Aug. Marthaler, Mech. Schmiede
- 7 Hintermann, J., z. Frieden
- 10 Marthaler, Aug., Verwalter d. Landw. Genossenschaft d. polit. Gemeinde Niederhasli
- 6 Marthaler, Jb., Baugeschäft
- 39 Marthaler-Stamm, Hch.
- 46 Meier-Rotzler, Oskar, im Hasliberg
- 8 Sigg, G.
- 49 Steffen-Fröhlich, Alb., Landwirtschaftl. Consum-Depot.

Im Verzeichnis von 1939/40 sind 15 Abonnenten vermerkt, darunter neben der Gemeindegemeinschaft bei Aug. Marthaler, mech. Schmiede, auch die Post mit öffentlicher Sprechstation. In den folgenden zehn Jahren machte die Entwicklung einen Sprung auf 37 Abonnenten, 1960/61 auf 70, 1968/70 auf gut 120, 1980/81 auf rund 450 und 1987 auf etwas über 700 Anschlüsse.

### *Telefon in Nassenwil*

Auch in Nassenwil stösst man 1899 auf den ersten Telefonabonnenten: Hermann Günthard, Bauspenglerei und Wirtschaft zur Mühlehalden. Doch im Verzeichnis von 1909 ist kein Anschluss mehr aufgeführt. Erst 1922 taucht eine Gemeindegemeinschaft

sprechstation bei A. Moor in Nassenwil auf, genannt unter Dielsdorf. Im Telefonbuch von 1930/31 finden wir unter Dielsdorf Jean Ott-Meier, z. Mühlehalden, und Alfred Moor; 1939/40 ebenfalls unter Dielsdorf Josef Jurt, Verwalter, Wirtschaft Mühlehalden, Gutsbetrieb Moorberg, Alfred Moor, Landwirt; 1950/51 sind acht Abonnenten von Nassenwil, darunter sechs Landwirte, verzeichnet. Im Telefonbuch von 1960/61 wird Nassenwil erstmals separat mit dreizehn Anschlüssen aufgeführt, 1968/70 mit 44, 1980/81 mit 72 und 1987 mit 93 Nummern.

### *Telefon in Mettmenhasli*

Mettmenhasli tritt am spätesten in die Telefongeschichte der Gemeinde ein: Erst im Verzeichnis von 1920 finden wir einen Anschluss unter dem Namen von Edwin Fluck; im Telefonbuch von 1930/31 als einzigen Anschluss die Gemeindegemeinschaft Mettmenhasli, Meier, Restaurant Neuhaus, und 1939/40 den gleichen Eintrag. 1950/51 war die Gemeindegemeinschaft noch immer im Restaurant Neuhaus eingerichtet, dazu kamen sieben weitere Abonnenten. Im Verzeichnis von 1960/61 war die Zahl der Anschlüsse auf 17 gestiegen, 1968/70 auf 31, 1980/81 auf 48 und 1984 auf 56, dann 1987 auf 52 gesunken.

### *Telegraf*

Anfänglich wurden die wenigen ankommenden und abgehenden Depeschen über das zuständige Telegrafienbüro in Dielsdorf vermittelt und von dort in Niederhasli ausgetragen. Als die Post Niederhasli 1925 einen eigenen Telefonanschluss erhielt, konnte die Übermittlung von und nach Zürich telefonisch erfolgen.

Die Zahl der in Niederhasli abgehenden und ankommenden Telegramme nahm seit den 1970er Jahren nicht in dem Masse zu wie die Bevölkerung und die Betriebe. Die abgehenden Telegramme stiegen von 201 (1972) auf 340 (1987) und die ankommenden von 360 (1972) auf 538 (1987). Den höchsten Stand bei den ankommenden Telegrammen brachte das Jahr 1974 mit 573.



*Postautolinie Bülach–Dielsdorf*

### **Busbetrieb**

Seit 1973 wird die Gemeinde – als Alternative zu den SBB – von einem weiteren öffentlichen Transportmittel bedient: dem Postauto. Dagegen kann Niederhasli nicht von der VBZ-Buslinie 56 profitieren. Für einen Ortsbus bestand Mitte der 1980er Jahre kein grosses Interesse. Bei einer Umfrage im Sommer 1987 kamen von 2050 ausgegebenen Fragebogen lediglich deren 107 (= 5,2%) beantwortet zurück; darin sprachen sich 50 Einwohner für die Einführung eines Busbetriebes aus.

### *Postauto*

Als auch Bülach eine Kantonsschule erhalten hatte, wurde bald eine bessere Verbindung aus dem Raume Dielsdorf und Niederhasli nach Bülach notwendig.

Am 3. Juni 1973 eröffneten daher die PTT die Postautolinie Bülach–Dielsdorf, hauptsächlich für Kantonsschüler. Zuerst bestand in Niederhasli nur die Haltestelle Dorf; doch noch im gleichen Jahr wurde für die Bewohner der Gebiete Adlibogen/

Eschenberg/Huebwiesen die Bushaltestelle Adlibogen bewilligt, die dann gleichzeitig mit dem Ausbau der Strasse erstellt wurde.

Seit 1973 hat sich das Angebot an Postautokursen, die gut frequentiert werden, mindestens verdoppelt. Die Zahl der Passagiere auf der Linie Bülach–Dielsdorf stieg von 22 790 im ersten vollen Betriebsjahr (1974) auf 53 780 im Jahre 1982 und 57 569 im Jahre 1986.

### *VBZ-Buslinie 56*

Ebenfalls am 3. Juni 1973 wurde die regionale Buslinie Regensdorf–Adlikon–Gemeinde Niederhasli (Wehntalerstrasse)–Dielsdorf eröffnet. Sie tangiert Niederhasli nur auf einer ganz kurzen Strecke an der Gemeindegrenze und verläuft weitab von den eigentlichen Bevölkerungszentren Ober- und Niederhasli. Für den Weiler Nassenwil sowie die Gewerbebauten Kapp an der Wehntalerstrasse stellte diese Buslinie jedoch das einzige öffentliche Verkehrsmittel in nützlicher Entfernung dar. Die Gemeinde Niederhasli hat sich deshalb bemüht, letztmals 1983, eine Haltestelle bei der Firma Kapp an der Wehntalerstrasse zu erhalten. Die diese Buslinie finanzierenden Furttagemeinden waren jedoch nicht bereit, bei Niederhasli einen separaten Kostenverteilerschlüssel anzuwenden. Niederhasli hätte für den Anschluss des Weilers Nassenwil mit 200 Einwohnern an das Busnetz einen Defizitanteil übernehmen müssen, wie wenn die ganze Gemeinde mit rund 5500 Einwohnern mit dieser Linie bedient worden wäre. Unter diesen Voraussetzungen standen die Kosten in keinem vernünftigen Verhältnis mehr zum Nutzen, weshalb der Anschluss nicht zustande kam.

## **Luftverkehr**

1948 öffnete der interkontinentale Flughafen Zürich-Kloten seine Tore. Auch die Bevölkerung von Niederhasli wurde von der Begeisterungswelle mitgerissen, und viele waren an der offiziellen Einweihungsfeier am letzten Augustwochenende 1953 mit der grossartigen Flugdemonstration dabei. Doch die anfäng-

liche Euphorie verschwand bald mit dem Beginn des Strahlflugzeugzeitalters 1958/60, und immer mehr traten die Lärmprobleme in den Vordergrund. Anfänglich hatte man kaum beachtet, dass der Flugbetrieb auch negative Auswirkungen für die Umgebung bringen würde. Dem Staat aber fehlte für deren Eindämmung jede Rechtsgrundlage. Das Nachtflugverbot für Strahlflugzeuge auf der Westpiste seit 1960 und das allgemeine Nachtflugverbot von 1972 trugen dann massgeblich zur Reduzierung des beanstandeten Fluglärms bei. Parallel dazu wurde eine Lärmzonenplanung geschaffen. Seit 1974 sind die Auseinandersetzungen zwischen den Bewohnern der Flughafen-gemeinden und den Flughafenbehörden nicht mehr nur von Emotionen geprägt, sondern werden mit Sachlichkeit geführt. In all diesen Jahren entwickelte sich der Luftverkehr im Passagier- wie im Frachtbereich in nie geahnter Weise, was sich auch äusserlich in den Bauten und Einrichtungen auf dem Flughafen widerspiegelt. Im folgenden seien die Auswirkungen des Luftverkehrs für die Gemeinde Niederhasli näher dargelegt, wo vor allem die Richtung Westen (Westpiste) startenden Flugzeuge Lärmimmissionen verursachen. Dadurch durften in Oberhasli in gewissen Zonen keine Wohnbauten mehr erstellt werden, andernorts wurden Schallschutzmassnahmen notwendig.

Um die Sicherheit des Luftverkehrs in der Umgebung des Flughafens zu gewährleisten, mussten alle in den An- und Abflugschneisen liegenden Hindernisse durch rote Blinklichter markiert werden. Drei solche Blinklichter waren auch auf dem Hasliberg bei Oberhasli im Gebiet des Sonnenbucks aufzustellen. Gegen das vom Kanton Zürich verlangte Enteignungsrecht für die Erstellung dieser Hindernisbeleuchtung wurde von der Genossenschaft Hasliberg im Herbst 1948 Einsprache erhoben. Doch die Anlage war für die Sicherheit des Flughafens notwendig, und man durfte deshalb keinen Kompromiss schliessen.

Es war dann vor allem der Fluglärm, der auch in den Hasligemeinden – besonders Oberhasli liegt direkt in der Verlängerung der Westpiste – immer spürbarer wurde und jahrelange Auseinandersetzungen zur Folge hatte. Schon anfangs November 1956 wurde in Bülach die «Vereinigung zur Wahrung der Interessen der Gemeinden um den Flughafen Kloten» ins Leben gerufen.



Als eine der ersten Massnahmen zum Schutze der Gemeinden vor Fluglärm führte man ab 29. April 1960 auf der Westpiste zwischen 21 und 7 Uhr ein Flugverbot für Strahlflugzeuge ein. Dieses verbesserte die Situation für Niederhasli mit der Zeit am nachhaltigsten, da der anfänglich nur 1% betragende Anteil der Strahlflugzeuge später auf 100% stieg.

Man gab sich damit aber nicht zufrieden, und am 30. November 1967 wurde in Rümlang der «Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ)» gegründet, dem im Dezember desselben Jahres auch Niederhasli beitrug. Die Gemeinde konnte drei Delegierte in diesen Verband abordnen und unterstützt ihn auch finanziell. Zweck des Verbandes ist:

- a) Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm und ändern durch den Flugbetrieb verursachten Immissionen wie Abgase usw.
- b) Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, insbesondere des Waldes.
- c) Wahrung der Interessen und Rechte der Betroffenen.

1968 wurde Niederhasli nach Intervention des Gemeinderats vor allem wegen des Dorfteils Oberhasli in die vom Regierungsrat eingesetzte Regionalkommission für Flughafenfragen aufgenommen, in welche die Gemeinde einen Vertreter delegieren konnte.

Der Flugbetrieb war immer wieder Stein des Anstosses; aus der Bevölkerung wurden Klagen laut, und man kritisierte auch, dass die Flugzeuge die Abflugrouten nicht genau einhielten. Seit der Änderung der Abflugrouten im Februar 1970 empfanden die Oberhasler und Nassenwiler den Lärm wieder stärker. Gemäss einer neuen Lärmverordnung bestand nun in Oberhasli eine Lärmzone B (Sandrain), wo Wohnbauten nicht mehr zulässig waren; das übrige Gebiet von Oberhasli lag in der Zone C, wo Wohnbauten mit Schallschutzmassnahmen gestattet waren. Am 7. Oktober 1970 trat dann das Fluglärmgesetz mit der dazugehörigen Verordnung in Kraft. An der Gemeindegrenze Oberglatt/Oberhasli wurde 1970 ein Mikrofon an die feste Fluglärmüberwachungsanlage angeschlossen, die schon seit 1964 Messresultate lieferte. Im Herbst 1970 zählte ein Bürger, dass täglich 107 Düsen- und 40 Turbopropflugzeuge das Dorf Nassenwil überflogen.

Im Sommer 1971 führte man an vier Stellen in Oberhasli und im Oktober 1971 in Nassenwil Fluglärmmessungen durch; sie ergaben Werte zwischen 46 und 52 NNI. Der Fluglärm wird in NNI (Noise and Number Index) ausgedrückt. 55 NNI wird als

obere Grenze der Zumutbarkeit betrachtet; Gebiete mit höheren Lärmbelastungen sind in die Gewerbe- oder Industriezone umzuteilen. In Gebieten ab 45 NNI müssen seit 1970 bei Wohnbauten Schallschutzmassnahmen getroffen werden; das bedeutet dickere Mauern, besser isolierte Fenster und Dächer.

1971 beurteilte der Gemeinderat von Niederhasli das Fluglärmproblem wie folgt:

- In unserer Gemeinde ist das Dorf Oberhasli sowie auch Nassenwil vom Fluglärm betroffen. Während in Nassenwil Bauten nach wie vor mit Schallschutzmassnahmen erstellt werden können, kann ein Teil der Wohnzone W 2 in Oberhasli nicht mehr überbaut werden; eine Umzonung in Industrie- und Gewerbezone ist unumgänglich.
- Auch wenn Industrie- und Gewerbebetriebe in der Zone mit mehr als 55 NNI zulässig sind, fällt es schwer, dort Land zu veräussern, weil der Fluglärm ein Hindernis für Büro- und Laborarbeiten darstellt. Die Unternehmen sind gezwungen, Schallschutzmassnahmen zu treffen.
- In der Wohnzone W 2 Hasliberg, schöne sonnige Wohnlage, entstehen heute anstatt der einst vorgesehenen Einfamilien- und Terrassenhäuser mehrheitlich Mehrfamilienhäuser. Die erhofften guten Steuerzahler bleiben zufolge des starken Lärms aus.
- Der Gemeinde entstehen Grundstückgewinn- und später auch Ertragssteuerausfälle, weil einerseits das Land nicht so günstig verkauft werden kann und gute, kapitalkräftige Betriebe kaum derartigen Lärm auf ihr Personal einwirken lassen wollen.
- Zuzufolge der Lärmauswirkungen muss auf Empfehlung des Kantons eine Revision der Ortsplanung vorgenommen werden; eine Revision des Zonenplans genügt nicht, weil die Veränderungen zu massiv und weitschichtig sind.
- Zuzufolge all dieser finanziellen Nachteile wird die Gemeinde noch länger als vorgesehen ihren Steuereffuss nicht senken können, zumal grosse Infrastrukturaufgaben auf sie zukommen oder bereits gelöst werden müssen.

1972 veröffentlichte die Abteilung Lärmbekämpfung des Amtes für Luftverkehr erstmals ein Lärmbulletin – seither erscheint es

monatlich –, das auch an die betroffenen Gemeinden abgegeben wird. Darin werden alle Flugbewegungen registriert, aufgeteilt auf die verschiedenen Routen.

Das Nachtflugverbot ab 1. November 1972 verbesserte die Lärmsituation in der Nacht in vielen Gemeinden rund um den Flughafen; für Niederhasli blieb es ohne nennenswerte zusätzliche Auswirkungen, denn die Gemeinde profitierte schon länger vom Startverbot für Strahlflugzeuge nachts auf der Westpiste.

1974 erhielten die Gemeinden, die von mehr als 45 NNI betroffen wurden, von der kantonalen Baudirektion einen neuen Lärmzonenplan («Kreisliplan»). Der Gemeinderat von Niederhasli erachtete es als notwendig, dass die von den Flugzeugen auf der Westpiste belästigten Gemeinden des Furt- und Limmatals sowie Rümlang und Niederhasli solidarisch dagegen Einspruch erhoben. So taten sich noch im selben Jahr die genannten Gemeinden zusammen, um ihre Anliegen in Form einer Resolution dem Regierungsrat zu unterbreiten. Darin verlangten sie, dass die in den Lärmzonenplänen vom Frühjahr 1974 für das Jahr 1985 angegebenen NNI-Werte generell um 5 NNI herabzusetzen seien und dafür zu sorgen sei, dass diese reduzierten Werte bis spätestens 1985 von der Aviatik nicht mehr überschritten würden. Im weitern wünschten sie, dass das auf der Westpiste geltende Nachtflugverbot zwischen 21 und 7 Uhr weiterhin einzuhalten und für die Zukunft durch eine einwandfreie gesetzliche Regelung sicherzustellen sei. Bezüglich Nachtflugverbot hatte man Erfolg, bei der Reduktion der NNI-Werte um 5 nicht; doch konnte die Lärmbelastung durch operationelle und betriebliche Massnahmen anfänglich gestoppt, später nach und nach reduziert werden. Die Lärmzonenpläne von 1974 erwiesen sich in der Folge als zu pessimistisch berechnet und wurden später durch realistischere ersetzt.

Als der Zürcher Kantonsrat am 3. Juli 1978 die Aufnahme von verlängerten Pisten im Flughafen Kloten in den kantonalen Gesamtplan ablehnte, mussten die neuen Lärmzonenpläne von 1977/78 überarbeitet werden. Der neue Plan von 1982 mit den Fluglärmbelastungskurven enthält die Ergebnisse der im Jahr 1981 vorgenommenen Berechnungen, berücksichtigt die

abschätzbare Entwicklung (Verkehrszunahme, Luftfahrzeugbau usw.) während der folgenden zehn Jahre und gibt Auskunft über die voraussichtliche Fluglärmbelastung der Umgebung des Flughafens im Jahr 1991. Dieser neue Lärmzonenplan wurde 1982 aufgelegt. Die Kantonsbehörden behandelten die Einsprachen; wo keine Einigung erreicht wurde, erfolgte die Weiterleitung an die Bundesbehörden.

Schon vom Tage der Auflage an hatte der Lärmzonenplan gemäss Bundesgesetz über die Luftfahrt Gültigkeit, ungeachtet

der Einsprachen: Es durften also keine dem Plan widersprechenden Bauten mehr errichtet werden. Aus dem Plan geht hervor, dass südlich des Dorfkerns von Oberhasli ein kleineres Stück der Gemeinde zur Zone 65–55 NNI (Bauverbot für Wohnhäuser), die Dörfer Oberhasli, Mettmenhasli und Nassenwil zur Zone 55–45 NNI gehören (Verpflichtung zu Schallschutzmassnahmen, ab 45 NNI dürfen keine neuen Baugebiete mit Wohnhäusern ausgeschieden werden). Der Kern von Niederhasli selbst – ungefähr nördlich der Linie Kastelhof–Nordrand Mettmenhasli–Hasliberg Pt. 476 – liegt ausserhalb dieser Zonen.