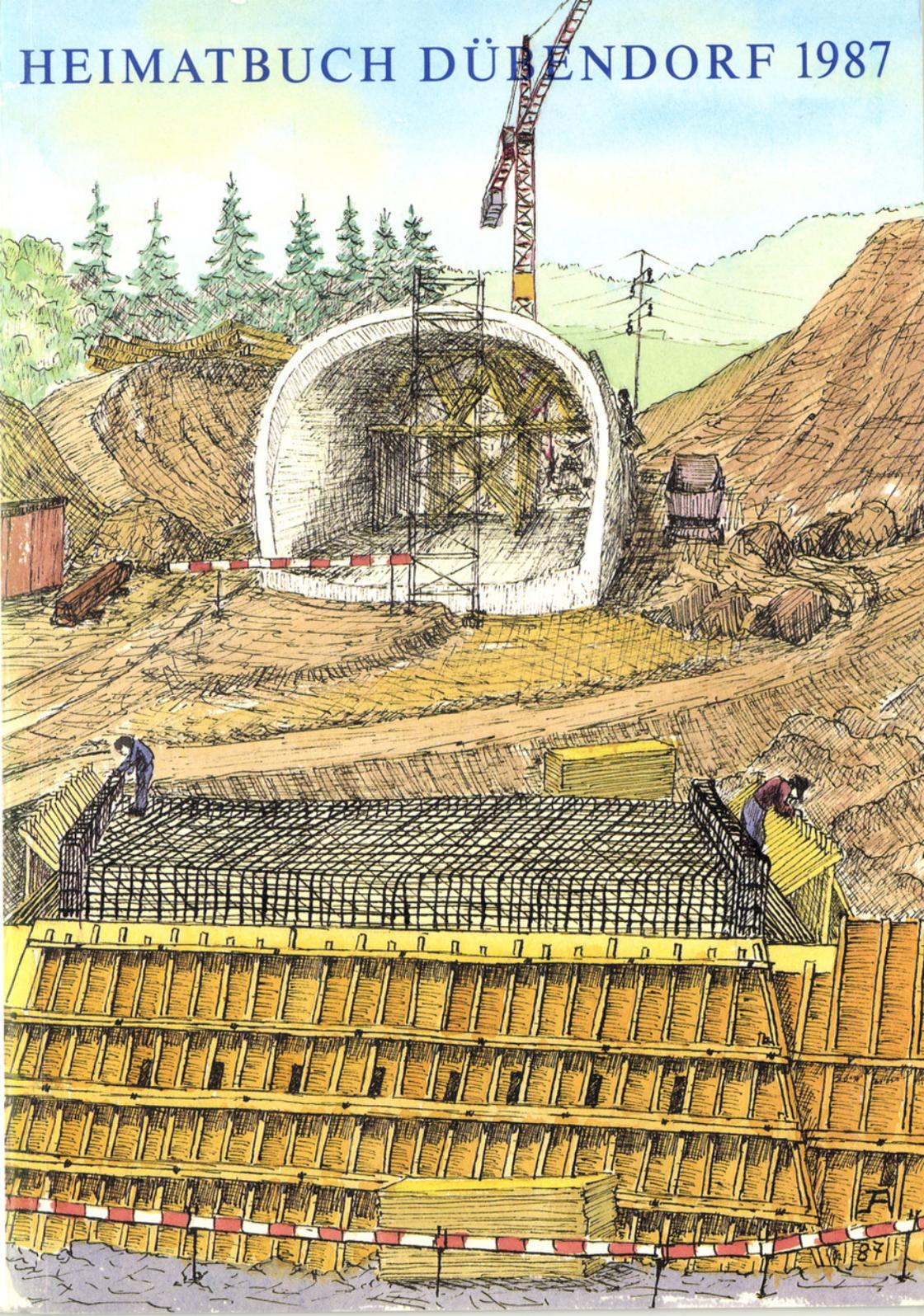


HEIMATBUCH DÜBENDORF 1987



41. Jahrbuch

Heimatbuch Dübendorf 1987

Herausgeber:

Verkehrs- und Verschönerungsverein Dübendorf

Redaktionskommission:

Ernst Egli, Lehrer

Heinrich Lutz, dipl. Ing. ETHZ

Hugo Maeder, Sekundarlehrer

Trudi Trachsler

Hans-Felix Trachsler, kaufmännischer Angestellter

Zum neuen Heimatbuch

In gut zwei Jahren rollen auf der Neubaustrecke der Zürcher S-Bahn die ersten Züge. Die neue Eisenbahnlinie wird öfters als Bau des Jahrhunderts bezeichnet. Dübendorf gehört zu den Gemeinden, die von der S-Bahn direkt berührt werden; der neue Bahnhof Stettbach liegt im Grenzgebiet, zudem führt die Strecke über Gemeindegebiet.

Mit dem Bau der Zürcher S-Bahn ist ein Kapitel Zürcher Verkehrspolitik und eine lange, harte Phase des Planens und Diskutierens abgeschlossen worden. Eine rückblickende Betrachtung, die einen ersten inhaltlichen Schwerpunkt im neuen Heimatbuch bildet, führt deutlich vor Augen, dass die Zeit für die Realisierung neuer Vorhaben reif sein muss.

Mit der Inbetriebnahme der S-Bahn rückt Dübendorf noch näher an die Stadt; die Mobilität der Bevölkerung wird erhöht. Im Vorfeld der Abstimmung und im Rahmen der Behandlung der Anschlussaufgaben im Bereich des Bahnhofs Stettbach war vielerorts zu hören, dass Dübendorf Gefahr laufe, noch mehr zu einer langweiligen Vorortsgemeinde, gar zu einer Schlafgemeinde zu werden. Doch bei näherem Betrachten entdeckt man, dass Dübendorf sehr wohl über ein vielfältiges, eigenständiges Kulturleben verfügt, das besser ist als sein Ruf. So ist die Zahl der Dübendorfer Vereine beachtenswert gross. Laufend gesellen sich sogar noch neue Gruppierungen dazu, dieses Jahr zum Beispiel das Laientheater Einhorn.

Schon immer war es ein besonderes Anliegen des Heimatbuches, über die facettenreichen kulturellen Aktivitäten in Dübendorf zu berichten, sie vorzustellen, um zu ermuntern, vermehrt persönlich aktiv und schöpferisch tätig zu sein. Dieses Jahr wurden die musikalisch aktiven Vereine eingeladen, selber über ihre Aktivitäten Beiträge zu schreiben.

In jüngster Zeit war das Dübendorfer Zentrum grossen baulichen Veränderungen unterworfen. Angefangen hat es mit der Überbauung Marktgasse, die eine erfreuliche Steigerung des Dübendorfer Konsum- und Dienstleistungsangebotes mit sich brachte. Eine höchst erwünschte Belebung des Zentrums ist eingetreten. Die Veränderungen haben dann mit dem Neubau der Zürcher Kantonalbank ihre Fortsetzung gefunden, und gegenwärtig werden anstelle des ehemaligen Restaurants Kreuz und der alten Metzgerei König die Neubauten der Filiale des Schweizerischen Bankvereins und der Metzgerei König errichtet. Ein Beitrag soll diese baulichen Veränderungen beleuchten und das Werden der Zürcher Kantonalbank Dübendorf zeigen.

*Für die Heimatbuchkommission
Hans-Felix Trachsler*

Dr. Ing. Alfred Keller

Die Zürcher S-Bahn und die Rolle Dübendorfs

Seit wir vor drei Jahren im Heimatbuch 1984 über den Beginn der Bauarbeiten an der Neubaustrecke der SBB vom Hauptbahnhof Zürich nach Dübendorf und Dietlikon berichteten, überschritten die Arbeiten zu Beginn des Jahres 1987 bereits die Halbzeit. Von den budgetierten Gesamtinvestitionen von 740 Mio. Franken waren zu diesem Zeitpunkt bereits 440 für reine Bauaufwendungen ausgegeben. Ende 1987 wird das 12 Kilometer lange neue Bahntrasse durchgehend im Rohbau fertiggestellt sein, nachdem auch die Durchschläge im Hirschengraben-Tunnel und auf der Seite Stadelhofen des Zürichberg-Tunnels erfolgt sind.

Im Glattal entstanden von 1985 bis 1987 namhafte Bauwerke:

- der Zürichberg-Tunnel, dessen Ausbruchmaterial sich auf den Stettbacher Wiesen zu Hügeln auftürmt, die Dübendorfs Landschaft mindestens vorübergehend markant verändern*
- die Station Stettbach, die im unterirdischen Teil im Rohbau und oberirdisch als Tram- und Bus-Endstation fertiggestellt und seit Februar 1986 in Betrieb ist*
- der Neugut-Viadukt mit den beiden Anschlussrampen zur Glattallinie*
- der 200 Meter lange, im Tagbau erstellte Föhrlibuck-Tunnel und seine anschließende Überdeckung, die bereits eine landschaftlich ansprechende Gestaltung erfahren hat*
- und schliesslich der nicht mehr auf Dübendorfer Boden liegende Weidenholz-Viadukt, der den nordöstlichen Ausgang des Föhrlibuck-Tunnels mit der Station Dietlikon verbindet.*

Die Tabelle auf Seite 73 zeigt den chronologischen Ablauf der einzelnen Bauarbeiten. Anstatt über diese hier nun im Detail zu berichten, möchte dieses Heimatbuch einem grundsätzlichen Artikel Raum geben, der die Geschichte des schienengebundenen Verkehrs im Grossraum Zürich über die letzten 30 Jahre umfassend und im Zusammenhang darstellt. In Dr. Alfred Keller, der sich seit Jahrzehnten mit Verkehrsfragen auseinandersetzt, fand sich als Autor ein profunder Kenner der historischen Abläufe und insbesondere auch der Beiträge, die Dübendorf an die Entstehung der Zürcher S-Bahn geleistet hat.

Damit das aktuelle Geschehen gleichfalls in Erinnerung bleibt, ist der Aufsatz illustriert mit Bildern von der Entstehung der eingangs erwähnten Bauwerke im Glattal. Neben Fotografien sind auch eine Anzahl von Zeichnungen des Lehrers Jakob Alt eingestreut, die er auf den verschiedenen Baustellen angefertigt hat.

Heinrich Lutz

Wie wir zur S-Bahn kamen – in Stichworten

Kleiner Rückblick

Geschichte und Begriffe
Die erste S-Bahn
1918: Eine S-Bahn für Zürich?

U-Bahn, S-Bahn oder beides?
Die Mesalliance von U-Bahn und S-Bahn
Verlegenheit nach der Abstimmung

Nach dem Zweiten Weltkrieg

Die üble Mittagsspitze
Die autogerechte Stadt
Frohe Botschaft der SBB 1954
Der Generalverkehrsplan 1955 der Stadt Zürich
Erste U-Bahn-Projekte

Mühsames Ingangsetzen der S-Bahn

Ärgerliches Anorttreten
Das Verkehrsfonds-Gesetz als Ausweg aus der Sackgasse
Der Variantenstreit
Der Ausbau der Glattallinie auf Doppelspur
Weiteres Rasten und Rosten der S-Bahn
Endlich die S-Bahn-Abstimmung!

Die Periode der Irrungen und Wirrungen

Die begrabene Tiefbahn
Ein Vorstoss aus Dübendorf
Weiter zunehmende Verkehrsmisere
Eine S-Bahn-Veranstaltung in Schwamendingen
Noch mehr Vorschläge
Parlamentarische Vorstösse
Andauerndes Bevölkerungswachstum und falsche Prognosen
Die U-Bahn taucht wieder auf
Böses Erwachen der SBB
Die Entdeckung des Zürichberg-Tunnels
Ein Landkauf für die S-Bahn in Dübendorf
Ein Stück U-Bahn wird gebaut

Die S-Bahn kommt!

Das grosse Aufatmen
Vorgängige und begleitende Bahnbauten
Weitere Volksabstimmungen
Die Abwicklung der Bauarbeiten für die S-Bahn
Das Tram kommt nahezu bis nach Dübendorf
Es ist gut, dass nur die S-Bahn vom Volk gutgeheissen wurde
Es ist schade, dass die S-Bahn nicht schon viel früher dem Volk zur Genehmigung vorlag.

Die Bahn im Zürcher Regionalverkehr

Die Zürcher S-Bahn ist das grösste Einzelbauwerk, welches im Kanton Zürich je erstellt wurde. Insgesamt bewilligten die Stimmbürger des Kantons Ausgaben von ungefähr 800 Millionen Franken. Mit den zugehörigen Kostenanteilen der SBB erhöht sich die Summe auf etwa 1 Milliarde Franken. Dazu kommen noch beträchtliche Ausgaben der SBB für Ergänzungs- und Anschlussbauwerke und für Rollmaterial.

Die S-Bahn ist unter dem Druck der schon seit Jahrzehnten prekären und immer prekärer werdenden Verkehrsverhältnisse in der Stadt Zürich und alsdann auch im Vorortsbereich entstanden. Das Überhandnehmen der Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg hat das Missbehagen und den Unmut noch wesentlich verstärkt. Die S-Bahn ist aber nicht das einzige oder das erste Verkehrssystem, das für den öffentlichen Verkehr und zur Entlastung der Strassen in Erwägung gezogen wurde. Sie ist das Endprodukt eines drei Jahrzehnte langen Hinundherdiskutierens und -planens. Zuerst das Tieftram und dann die U-Bahn – in unglücklicher Kombination mit der S-Bahn – wurden von den Behörden den Stimmbürgern vorgelegt und von diesen jeweils verworfen. Das Volk wollte die S-Bahn und nichts anderes. Das Volk hat nicht bloss über Kredite entschieden, sondern auch über das System. Damit wurde die S-Bahn zum Symbol einer gut spielenden Demokratie.

Nunmehr ist der Zeitpunkt für eine rückblickende Betrachtung gekommen. In etwas mehr als zwei Jahren wird die Zürcher S-Bahn ihren Betrieb aufnehmen, teilweise schon in einem Jahr. Ergänzende Bauwerke, die einer Volksabstimmung bedürfen, werden vorläufig nicht mehr hinzukommen.

Die Anfänge für ein neues, wirksames System des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Zürich liegen in der Stadt Zürich. Dübendorf als Vorortsgemeinde trat erst mit dem definitiven S-Bahn-Projekt ins Rampenlicht. Doch die misslichen Verhältnisse im Pendelverkehr auf der Glattallinie waren Veranlassung, dass schon zu einem frühen Zeitpunkt die Errichtung einer S-Bahn auf den Gleisen der SBB von Dübendorf aus vorgeschlagen und gefordert wurde. Unentwegte und hartnäckige Bahnbenützer aus dem Glattal und dem Zürcher Oberland setzten sich für eine Zürcher S-Bahn ein. Sie waren nicht bereit, angesichts des Ungenügens der SBB und des Versagens der für die Bahn Verantwortlichen zu kapitulieren und als bequemen Ausweg das Privatfahrzeug zu wählen. Sie strebten ein Weiterbestehen und eine Renaissance der Bahn an, damit all jenen, die das Auto nicht benutzen

konnten oder durften oder wollten, auch ein annehmbares Transportmittel zur Verfügung stehe. Zudem hatte ja nie eine Garantie bestanden, dass der erforderliche Treibstoff für die Motorisierung zu jeder Zeit zur Verfügung stehen würde; eine Mangellage aus politischen oder wirtschaftlichen Gründen oder wegen des Versiegens der Vorkommen würde für die Wirtschaft Zürichs schwerwiegende Folgen haben. Später kamen dann auch noch die bedeutsamen Gesichtspunkte des Umweltschutzes dazu.

In einigen Jahren mag die Zürcher S-Bahn zu einer Selbstverständlichkeit geworden sein, und man wird sich ihrer Vor- und Entstehungsgeschichte kaum mehr erinnern. Deshalb dürfte es gerechtfertigt sein, ihren langen und gewundenen Weg im Dübendorfer Heimatbuch aufzuzeigen und festzuhalten. Dübendorf ist daran stark beteiligt: als eine Zürcher Gemeinde, die sich für diese Bahn lange und zäh eingesetzt hat und welcher die S-Bahn eine merkliche Prägung verleihen wird.

Abwicklung der Bauarbeiten für die S-Bahn

Baubeginn 1983

Die provisorische Limmatbrücke
Bahnhof Museumstrasse
Rampe zur Langstrasse
Schacht am Hirschengraben
Bahnhof Stettbach

Unterquerung Rämistrasse
Verzweigungsbauwerk Kreuzbühlstrasse
Zürichberg-Tunnel
St.-Antonius-Schacht
Neugut-Viadukt
Föhrlibuck-Tunnel
Weidenholz-Viadukt
Bahnhofanlage Dietlikon
Einspurröhren Schacht bis Stadelhofen

Baubeginn 1984

Limmatunterquerung
Bahnhof Stadelhofen

Baubeginn 1985

Hirschengrabentunnel

Baubeginn 1986

Neubaustrecke SZU

Ein kleiner Rückblick

Die Eisenbahn, zu der auch die S-Bahn gehört, gibt es schon seit über 200 Jahren, nämlich seit jener Zeitperiode, wo der spurgebundene Verkehr (Railway) nicht mehr auf Holzbalken, sondern auf eisernen Schienen rollte. Es handelte sich damals

um Güterverkehr, hauptsächlich um den Transport von Kohle von den Zechen nach den Häfen in England. Die Schienen, mit unterschiedlichen Profilen, dienten der Verringerung des Rollwiderstandes beim Vorwärtsbewegen der Wagen und der Züge durch die Kraft von Menschen oder von Pferden. Bereits damals wurde der Schienenabstand auf 1435 Millimeter (4 Fuss + 8½ Zoll) festgelegt, was der heutigen Normalspur entspricht.

Bis zum Betrieb der ersten Eisenbahn im heutigen Sinn, die auch dem Personentransport dient, waren noch die grossen Erfindungen der Dampfmaschine durch James Watt und ihrer Anwendung zum Antrieb einer Lokomotive durch George Stephenson erforderlich. Mit dem erfolgreichen Bau und Betrieb der 50 Kilometer langen Bahn von Liverpool nach Manchester im Jahr 1830 war das «Eisenbahnzeitalter» angebrochen, vorerst noch mit einer maximalen Geschwindigkeit von 45 Stundenkilometern.

Zu jener Zeit machte die Entwicklung der eisernen Schienen grosse Fortschritte. Vorerst hatte das Profil U-Form, dann Fischbauchform und schliesslich eine Form mit Fuss, Steg und Kopf, im Jahre 1836 durch Vignol eingeführt, wie sie, mit nur geringen Abwandlungen, heute in allgemeinem Gebrauch steht. Das frühere Material Gusseisen genügte den stets steigenden Druckbeanspruchungen nicht mehr, da sich die Schienenbrüche häuften; es wurde ersetzt durch Schweisseisen und später durch legierten Stahl, so dass man eigentlich gemäss heutiger Begriffsbestimmung von der «Stahlbahn» sprechen sollte, doch hat sich diese Umbenennung nicht durchgesetzt. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts kam dann als weiteres Schienenprofil die Rillenschiene für die Strassenbahn hinzu. Da die Walzwerktechnik schon zu Beginn des Eisenbahnzeitalters hoch entwickelt war, wurden die Stahlschienen nie durch Schmieden, sondern von Anfang an durch Walzen erzeugt; sie bildeten im 19. Jahrhundert das bedeutendste Walzprodukt der Stahlindustrie.

Sofort nach Anbruch des Eisenbahnzeitalters nahm das Eisenbahnwesen einen ungeheuren Aufschwung in zahlreichen Staaten. In England betrug die Gesamtlänge des Netzes schon nach fünf Jahren nahezu 500 Kilometer. Die Bahnen dienten der raschen Verbindung von Städten und lösten in steigendem Masse die Pferdefahrzeuge auf den Strassen und die Schiffe auf den Gewässern ab. In der Schweiz nahm die «Spanischbrötlibahn» als Verbindung der Städte Zürich und Baden am 9. August 1847 den Betrieb auf.

40 Jahre nach der ersten Bahnverbindung von zwei Städten in England entstand mit der Berliner S-Bahn die erste Bahn mit innerörtlicher Funktion. Mit der Bezeich-

nung war damals eine eigentliche Stadtbahn gemeint. Da sie dann aber mit den ins ganze Land auslaufenden Bahnlinien verbunden wurde, wodurch – zum Teil ohne Umsteigen – auch Vororte und entfernte Orte rasch erreicht werden konnten, änderte sich ihr Verkehrscharakter. Die Stadtbahn wandelte sich in eine Schnellbahn um. Die Bezeichnung blieb, nur die Bedeutung des Wortes änderte sich. So wird allgemein unter «S-Bahn» eine Eisenbahn verstanden, die, von der Strasse unabhängig, eine rasche Bedienung innerhalb einer Stadt oder zwischen mehreren benachbarten Städten gewährleistet und die mindestens teilweise die Gleise der Staatsbahn mitbenützt. Sie unterscheidet sich von Untergrund(U)-Bahnen und von Hochbahnen dadurch, dass sie grösstenteils ebenerdig verkehrt. Verschiedene seither entstandene Stadt- und Regionalbahnen weisen sowohl unterirdisch und ebenerdig als auch in Hochlage verlaufende Teilstrecken auf, so dass dann die Namensgebung der Willkür anheimgestellt ist. Die Zürcher S-Bahn wird auf Stadtgebiet mit etwa 15 Kilometern ihrer Netzlänge unterirdisch verlaufen, womit sie auch ein bisschen U-Bahn ist, wengleich sie S-Bahn heisst.

Die erste S-Bahn

Fast 120 Jahre vor der Zürcher S-Bahn wurde in Berlin die erste S-Bahn-Strecke in Betrieb genommen. Die Veranlassung zum Bau war nicht in allen Belangen die gleiche wie in Zürich. In Berlin musste neben dem Personen- auch der Güterverkehr vereinfacht und beschleunigt werden, da hierfür nur die langsamen Pferdefahrzeuge sowie die Flüsse und Kanäle zur Verfügung standen; zudem mussten die auf die Stadt zulaufenden Eisenbahnlinien im Bereich ihrer Bahnhöfe untereinander verbunden werden. In Zürich hingegen spielen neben der rascheren Personenbeförderung auch die Kapazitätsvergrößerung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Entlastung der Strassen und nunmehr auch die Gesichtspunkte des Umweltschutzes eine wesentliche Rolle.

Nach der Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahnstrecke von sechs Kilometer Länge zwischen Nürnberg und Fürth baute man in rascher Folge zahlreiche weitere Linien, mehrere davon im Raum von Berlin. Im Jahre 1870, als der Bau der ersten S-Bahn-Strecke erwogen wurde, betrug die Einwohnerzahl der Stadt Berlin etwa eine Million; sie war in raschem Ansteigen begriffen. In allen grossen Städten endeten die Eisenbahnlinien an der Peripherie, meist im Bereich der Stadtmauer.

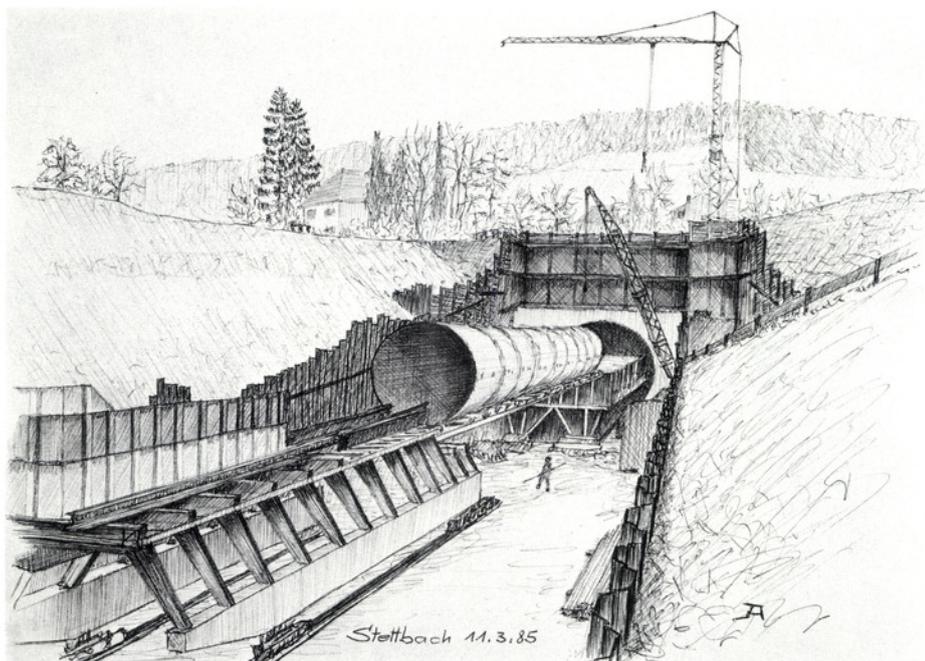
Zu jener Zeit gab es in Berlin bereits fünf voneinander unabhängige Kopfbahnhöfe, nämlich den Frankfurter, den Anhalter, den Potsdamer, den Hamburger und den Stettiner Bahnhof, deren Anzahl sich dann bald verdoppelte. Die aus allen Himmelsrichtungen auf Berlin zustrebenden Linien und ihre Bahnhöfe waren streng voneinander getrennt, da jede Bahnlinie einer anderen privaten Gesellschaft angehörte. Der preussische Staat baute wohl Strassen, hütete sich aber vor dem Bau von Eisenbahnanlagen, da hierzu Staatsanleihen erforderlich gewesen wären, was nach der Meinung des Monarchen für ihn Einbusse an Selbständigkeit, Unabhängigkeit und Ansehen bedeutet hätte.

So stellte Berlin wohl einen Eisenbahnknotenpunkt dar, gleichzeitig aber auch einen Riegel im Eisenbahnverkehr. Menschen und Güter mussten beim Durchgangsverkehr auf beschwerlichem Weg von einem Bahnhof zum andern befördert werden; die Bahnen entlasteten den Stadtverkehr nicht, im Gegenteil.

Mit der raschen Ausdehnung der Stadt Berlin wuchsen die Kopfbahnhöfe allmählich in die Stadt hinein. Die unbefriedigenden Verhältnisse im Verkehr zwischen den einzelnen Linien liessen sich nur noch dadurch mildern, dass eine neue, ringförmige Linie an der Peripherie der Stadt gebaut wurde, jeweils mit einer Kurvenabzweigung auf die einzelnen in die Stadt einlaufenden Fernlinien. Damit erhielten die Linien und die Kopfbahnhöfe Verbindung miteinander, und der Ring selbst wurde an den Fernverkehr angeschlossen. Die Erstellung dieser Bauten übernahm eine neugegründete Gesellschaft. Im Jahr 1871 konnte das erste Teilstück des Ringes dem Betrieb übergeben werden und 1877 erfolgte die Schliessung des Ringes mit einer Gesamtlinienlänge von etwa 35 Kilometern. Das ebene Gelände erleichterte den Bau; Tunnelstrecken waren nicht erforderlich, jedoch eine Hochführung auf langen Teilstrecken des Ringes.

Der Ring um die Stadt herum brachte der Innenstadt jedoch wenig Entlastung. Zur Ergänzung des Systems wurde deshalb in Ost-West-Richtung eine Hochbahn als 12 Kilometer lange Durchmesserlinie erstellt, die auch die Fernzüge benützen konnten und die 1882 in Betrieb genommen wurde. Der zentrale Punkt im Stadttinnern war der Bahnhof Friedrichstrasse. Die Kosten dieser Linie waren allerdings derart hoch, dass der preussische Staat die ganze Anlage schliesslich übernehmen musste.

Während vieler Jahrzehnte versah die Berliner S-Bahn ihren bedeutsamen Dienst ohne wesentliche Änderungen am Netz. Sie wurde jeweils dem Stand der Technik angepasst; die Umstellung von Dampf- auf elektrischen Betrieb begann im Jahre 1924. Im Laufe der Zeit entstand in der inneren Stadt eine von der S-Bahn



Vor dem Eingang des künftigen Zürichberg-Tunnels entstanden im März 1985 die Installationen für den Verlad des Tunnel-Ausbruchmaterials.

unabhängige Untergrundbahn, und es kam ein ausgedehntes Netz von Strassenbahnen hinzu. Für ein rasches Vorwärtskommen über längere Distanzen innerhalb der auf über vier Millionen Einwohner angewachsenen Stadt und nach aussen hin eignete sich die S-Bahn vorzüglich. Sie wurde denn auch zum Vorbild für andere Städte. Sie überlebte lange Zeit alle wirtschaftlichen und politischen Wirren und Wechsel, bis dann, am Ende des Zweiten Weltkrieges, das S-Bahn-Netz infolge der Zweiteilung der Stadt auseinanderbrach. Die beiden Bruchstücke wurden so gut wie möglich weiterbetrieben und stellenweise ergänzt, um schlecht und recht zu zwei selbständigen Systemen auszuheilen. Ein technisches Meisterwerk war der Politik zum Opfer gefallen.

1918: Eine S-Bahn für Zürich?

Auch in der Schweiz brach das Bahnzeitalter mit grosser Intensität an. In wenigen Jahrzehnten entstand ein dichtes Eisenbahnnetz, das die grossen und die mittleren Ortschaften untereinander verband. Es greift weit in die Landschaft hinaus und in



Gleichzeitig setzten Monteure im Innern des Tunnelanfangs die grosse Schild-Tunnelbohrmaschine mit 11,5 Meter Durchmesser zusammen.

die Täler hinein und macht auch vor den Bergen nicht halt, sondern erklimmt oder durchfährt sie.

In Zürich war der Bahnhof ebenfalls vor den Toren der Stadt entstanden. Im Gegensatz zu Berlin begnügte man sich im viel kleineren Zürich – zum Glück! – mit einem einzigen Bahnhof für den Fernverkehr, so dass das Problem des Personen- und Güterverkehrs auf den Strassen von einem Bahnhof zum anderen entfiel. Dass der Zürcher Bahnhof als Kopf- und nicht als Durchgangsbahnhof angelegt wurde, erwies sich aber im Laufe der Zeit in zunehmendem Mass als Mangel.

Mit dem Wachsen der Stadt Zürich in die angrenzenden Gebiete, die dann mit der ersten Eingemeindung zur Stadt kamen, gelangte der Bahnhof, der nun zum Hauptbahnhof aufstieg, mehr und mehr in zentrale Lage und gehört heute zum eigentlichen Bereich des Stadtzentrums. Während die Einwohnerzahl der Stadt Zürich durch die Eingemeindung 1893 von etwa 25 000 auf gegen 150 000 anstieg, lag sie nach der zweiten Eingemeindung 1934 bei über 250 000 und erreichte ihr Maximum Anfang der sechziger Jahre mit etwa 440 000. Zürich entwickelte sich zum eigentlichen Wirtschaftszentrum der Schweiz und übte eine entsprechende Sogwirkung auf die Bevölkerung aus.



Nach der Ansprache von Oberingenieur Max Glättli, Chef Bauabteilung SBB-Kreisdirektion, schickten neun Politiker und ein Vertreter der beteiligten Bauunternehmungen am 17. April 1985 gemeinsam die Tunnelfräse auf ihren 4,4 km langen Felsweg durch den Zürichberg.

Dies hatte zur Folge, dass die Wohnbevölkerung allmählich aus dem Stadtkern verdrängt wurde und sich in den Aussenquartieren ansiedelte. Mit weiterem Fortschreiten des Verdrängungsprozesses überschritt sie die Stadtgrenze und begann die Vororte aufzufüllen. Das Verkehrsbedürfnis stieg ständig an, nicht nur wegen der grösseren Anzahl von Einwohnern und Berufstätigen, sondern auch, weil die Wege vom Wohnort zum Arbeitsplatz immer länger wurden. Der Arbeitsweg war bald einmal nicht mehr zu Fuss zurückzulegen; für mässig lange Wege war die Trambenützung erforderlich, für grössere Distanzen die Benützung der Bahn.

Die rasch zunehmende Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Pendlerverkehrs, veranlasste die Zürcher Stadtbehörden zu entsprechenden Planungen und Massnahmen. Im Jahr 1918 führten sie einen internationalen Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Stadt Zürich durch. Hierbei ergab sich die Erkenntnis, dass Aussengebiete nur dann als Siedlungsgebiete in Frage kämen, wenn sie mit tragbarem Zeitaufwand von der Stadt aus erreichbar seien, wozu es vor allem einer guten Eisenbahnverbindung bedürfe. Dieser Verkehr in die Aussenquartiere und Vororte sollte die gleichen Einrichtungen wie der Fernverkehr benützen können. Der Stadtrat wollte von einem unabhängigen System als Hoch-

oder als Untergrundbahn absehen und sprach damit also der S-Bahn, auch aus Kostengründen, das Wort.

Als Sofortmassnahme erfuhr die Strassenbahn hinsichtlich Netzausdehnung und Fassungsvermögen der Wagen und Züge einen Ausbau. Im Jahre 1927 wurden die erste Autobuslinie und 1939 die erste Trolleybuslinie in Betrieb genommen. Die SBB stellten allmählich von Dampf auf Elektrizität um, sie erweiterten den Hauptbahnhof und erhöhten die Zugsdichte. Der weise Beschluss des damaligen Stadtrates aber fiel offenbar der Vergessenheit anheim. Die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre, dann die Zeit des Zweiten Weltkrieges und hernach das rasche Aufkommen und Überhandnehmen des motorisierten Strassenverkehrs dürften dem S-Bahn-Gedanken damals das Grab geschaufelt haben.

Die üble Mittagsspitze

Die Weltwirtschaft erholte sich nach dem Krieg viel rascher, als man angenommen hatte. Auch in der Schweiz lief die Wirtschaft bald wieder auf hohen und immer höheren Touren. Das wirkte sich auf die Verkehrssituation in Stadt und Region Zürich aus, waren doch während vieler Jahre nur wenige und geringe Massnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse getroffen worden. Nun kam zum öffentlichen Verkehr noch der in rasendem Tempo ansteigende private Motorverkehr hinzu, gefördert durch die gute wirtschaftliche Lage der Arbeitnehmer. Dieser Privatverkehr behinderte in zunehmendem Masse den öffentlichen Verkehr. Die durchgehende («englische») Arbeitszeit war damals noch kaum bekannt; es wurde stark bezweifelt, dass sie sich in der Schweiz überhaupt einführen liesse. Das Arbeiten war in der Regel von 12 bis 14 Uhr unterbrochen, um das Mittagessen, meist zu Hause, einzunehmen. Für die öffentlichen Verkehrsmittel entstand um die Mittagszeit die grösste Belastung des ganzen Tages. Die Verkehrsbelastung war zur Spitzenzeit mindestens viermal so gross wie im Tagesdurchschnitt. Sie erforderte den vollen Einsatz an Personal und Wagenmaterial. Die Diskussionen hinsichtlich der Einführung der durchgehenden Arbeitszeit wurden leidenschaftlich geführt. Man befürchtete eine Überforderung der Arbeitskräfte und wies einen Mangel an Gaststätten nach. Die Gastwirte ihrerseits befürchteten ein Überhandnehmen betriebseigener Verpflegungsstätten. Um die zeitaufwendigen Arbeitswege zu verkürzen, wurde eine Verdichtung der Überbauung der Stadt durch Erstellung von



Tunnelteil mit eingebauten Beton-Tübbing. Nach dem Verlegen einer Sickerleitung am Grund füllte man darüber den Unterbau aus Kies-Sand ein als Foundation für die spätere Gleistragplatte.

Hochhäusern für Geschäfte und Wohnzwecke vorgeschlagen, doch warnten auch einige vor einer Entwicklung Zürichs Richtung Manhattan. Zahlreiche Vorschläge für neue, rasche, öffentliche Verkehrsmittel wurden gemacht und dann ad acta gelegt.

Zu Beginn der sechziger Jahre setzte sich die durchgehende Arbeitszeit endlich doch durch, die Mittagsspitze verflachte sich und kam allmählich ganz in Wegfall. Aber wegen der stetigen Zunahme des Verkehrsbedürfnisses bildeten sich jetzt schwer zu bewältigende Spitzenbelastungen am Morgen und am Abend.

Die autogerechte Stadt

Die sprunghafte Zunahme der privaten Motorfahrzeuge – mehr als Verdoppelung in jeweils zehn Jahren – erweckte den Anschein und das Begehren, dass die Strassen nunmehr dem Auto gehörten und das schienengebundene Fahrzeug seine Rolle ausgespielt und zu verschwinden habe. Die Selbstherrlichkeit der Automobilkreise

verstärkte sich entsprechend. In Wort und Schrift war zu vernehmen: «Das Tram ist verkehrsfremd» – «Die Strassenbahn ist ein Verkehrshindernis» – «Der schienengebundene Verkehr im Kern einer Stadt hat ausgespielt». Zum Vorbild für die Schweiz wurde Amerika, wo in steigendem Masse das Tram aus den Städten verschwand. Es fehlte nicht an Hinweisen, dass Maschinen zur Verfügung ständen, die täglich 300 Meter Doppelspur aus den Strassen rissen und der Schrottverwertung zuführten. Diesem Vorbild folgten verschiedene Städte Europas – auch der Schweiz; hier sank im Zeitraum von etwa zehn Jahren die Streckenlänge der Strassenbahnen auf weniger als die Hälfte.

Nicht aber in Zürich! Hier zeichneten sich die Tramschienen durch ganz besondere Zähigkeit und Beständigkeit aus. Das Tram blieb, wo es war, und forderte und erlangte sogar noch verschiedene Vorrechte gegenüber dem Auto. Nur auf diesem Wege konnte die Attraktivität des Trams gesteigert und seiner Aufgabe gerecht werden.

Es ergaben sich auch immer wieder Diskussionen über eine teilweise Tieflegung des Verkehrs. Es bestand aber keine Einigkeit darüber, ob das Tram von der Strasse in den Untergrund zu weichen habe oder das Auto. So blieb es auch hier beim alten.

Frohe Botschaft der SBB 1954

Nicht nur der öffentliche Verkehr auf der Strasse mit Tram und Bus, sondern auch jener auf der Schiene der Bahn bedurfte der Intensivierung, um dem stets steigenden Verkehrsbedürfnis nach den Aussenquartieren der Stadt und nach den Vororten zu genügen. Die SBB erkannten ihre Aufgabe wohl, in der stets wachsenden Stadt und Region Zürich vermehrte Transportaufgaben zu übernehmen, und erweiterten ihr Ausbauprojekt 1946 in wesentlichen Punkten auf das Projekt 1954. Darin war eine zweite Doppelspur ins Limmattal, eine zweite Verbindung vom Hauptbahnhof nach Oerlikon durch den Käferberg, eine neue Haltestelle Opfikon, eine wesentliche Erweiterung des Hauptbahnhofs und sogar bereits eine unterirdische Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Stadelhofen anstelle der Lettenlinie vorgesehen.

Die Bevölkerung nahm diese SBB-Projekte mit Genugtuung zur Kenntnis. Doch allmählich kam eine grosse Enttäuschung auf, als sich zeigte, dass es offenbar bei den Projekten blieb und an Realisierung kaum gedacht wurde. Lange Jahre nahmen

die SBB nur kleine Verbesserungen vor, die nur dem Güterverkehr dienten und nicht dem Personenverkehr. Es wurden sogar negative Zeichen sichtbar, indem die Kreisdirektion beabsichtigte, die Zugshalte bei der Station Wipkingen laufend einzuschränken und diese für den Vorortsverkehr doch bedeutsame Haltestelle schliesslich ganz aufzugeben. Die Enttäuschung über die SBB war im Steigen und ihre Glaubwürdigkeit im Sinken begriffen.

Die Schuld für dieses Nichts- oder Wenigtun lag vorwiegend in Bern. Dort bestand offenbar der Eindruck, das Eisenbahnzeitalter sei nun zu Ende, und es habe das Strassenzeitalter begonnen. Neue Eisenbahnlinien wurden kaum mehr gebaut, Kredite nur zögernd gesprochen. Die Strasse hatte die Oberhand gewonnen.

Der Generalverkehrsplan 1955 der Stadt Zürich

Unter dem Eindruck der Verkehrsmisere auf dem Gebiet der Stadt Zürich entschloss sich der Stadtrat zu einer generellen Planung, die der Besserung der Verhältnisse auf lange Zeit hinaus dienen sollte. Er beauftragte im Jahre 1952 zwei Expertengruppen mit der Ausarbeitung je eines Gutachtens, das als Vorschlag für einen Generalplan dienen sollte. Das Ergebnis wurde 1955 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Expertengruppe Leibbrand/Kremer sah ein unterirdisches Eisenbahnkreuz von 11,6 km Gesamtlänge mit Kreuzungspunkt im Hauptbahnhof vor, das an den vier Endpunkten im Sinne einer S-Bahn in die vorhandenen SBB-Linien einzumünden hätte, ferner eine Zusammenfassung von Tramlinien in der Innenstadt und Verlegung einer Gesamtlänge von 2,3 km unter die Strassenoberfläche.

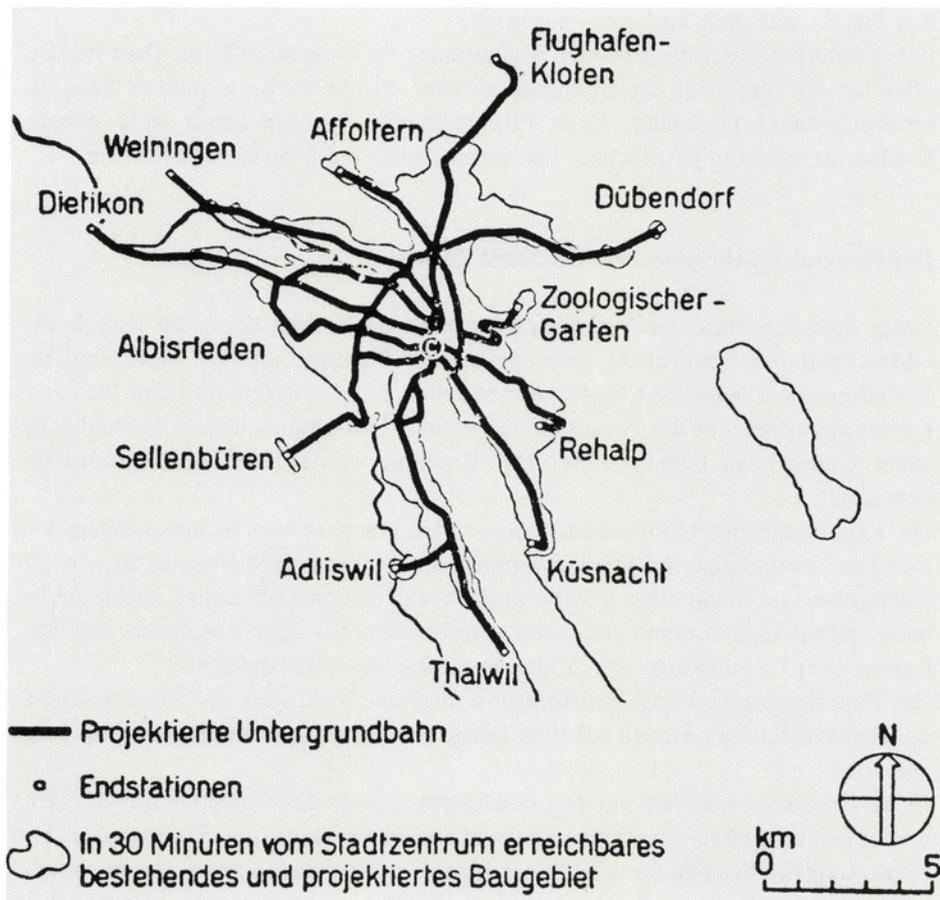
Die Expertengruppe Pirath/Feuchtinger schlug eine Verlegung der Strassenbahn in der Innenstadt in den Boden auf einer Länge von 6,6 km mit fünf Flussunterquerungen vor.

Beide Gutachten sprachen einem grosszügigen Ausbau des Strassennetzes das Wort und einem teilweisen Ersatz der Strassenbahn durch Auto- und Trolleybusse. Die Bemessung der Flächen für den fliessenden und den ruhenden Autoverkehr erfolgte unter dem Eindruck der stetigen Verkehrszunahme grosszügig. Die Realisierung sollte sich über 25 Jahre erstrecken.

Keines der Gutachten schlug eine völlige Abschaffung des Trams vor, jedoch eine Verlegung in den Untergrund, aber keine eigentliche Untergrundbahn.

Die Zürcher S-Bahn und die Rolle Dübendorfs

Insbesondere die Tieflegung des Trams wurde von der Bevölkerung mit Skepsis aufgenommen. Diese beiden Gutachten kristallisierten sich in der Tiefbahnvorlage, die im Jahre 1963 in der Stadt Zürich zur Abstimmung gelangte.



Der erste U-Bahn-Vorschlag vom Anfang der fünfziger Jahre berücksichtigte auch Dübendorf als Endstation einer Durchmesserlinie.

Erste U-Bahn-Projekte

In verschiedenen ausländischen Städten – grossen, mittleren, kleinen und sehr kleinen – waren in den zurückliegenden Jahrzehnten Untergrundbahnen gebaut worden, so dass es verständlich ist, dass diese Einrichtung auch für die Stadt Zürich Erwägung fand. Anfang 1950 stellte ein privates «Initiativ-Komitee Untergrundbahn Zürich» bei Veranstaltungen und in der Presse ein U-Bahn-Projekt nach Bahnspezialist dipl. Ing. A. Weber vor. Dieses griff weit in die Landschaft aus und sollte eine gesamte Netzlänge von 107 km mit 158 Stationen aufweisen. In der Innenstadt von Zürich hätte damit nach Meinung der Befürworter auch der Tramverkehr beseitigt werden können. Der Kostenaufwand errechnete sich damals auf 800 Millionen bis 1 Milliarde Franken.

Im Mai 1959 wurde dem Zürcher Gemeinderat von einer Aktion «Zürcher Untergrundbahn» eine Motion eingereicht, die sowohl einen Kredit von 200 000 Franken für Studien und Projektierungsarbeiten für eine U-Bahn als auch den Auftrag an den Stadtrat zur gemeinsamen Bildung einer Betriebsgesellschaft auf gemeinwirtschaftlicher Basis verlangte. Die erste Forderung wies der Gemeinderat zurück und empfahl den Stimmberechtigten, die zweite Forderung abzulehnen. Der U-Bahn-Vorschlag betraf ein unterirdisches Linienkreuz innerhalb der Stadt mit Ausdehnung bis zum Flughafen Kloten mit ähnlichem Linienverlauf, wie ihn schon die Gutachtergruppe Leibbrand/Kremer vorgeschlagen hatte.

In der Abstimmungsweisung wurde eine U-Bahn für Zürich als verfehlt erachtet, als weder notwendig noch von Vorteil. Leistungsfähigkeit und Anlagekosten seien der Grösse Zürichs nicht angepasst; eine U-Bahn eigne sich ausschliesslich für Grossstädte von mehr als einer Million Einwohnern.

Das Begehren auf Gründung einer Betriebsgesellschaft lehnte das Stadtzürchervolk am 14. Februar 1960 denn auch mit beträchtlichem Mehr ab. Für manche Zürcher dürfte die Ablehnung auch der U-Bahn an sich gegolten haben.

Die begrabene Tiefbahn

Den Behörden der Stadt Zürich gelang also der Nachweis, dass für Zürich eine U-Bahn nie und nimmer in Frage komme; die Vorlage war eindeutig bachab gegangen. Das Verdikt über die U-Bahn konnte unbeschwert gefällt werden, denn



Neue Hügel aus Tunnel-Ausbruchmaterial prägten im Herbst 1986 die Landschaft in den Stettbacher Wiesen auf der Grenze zwischen Dübendorf und der Stadt Zürich.

als Glücksbringer zur Lösung der Verkehrsprobleme stand die Tiefbahn vor den Toren. Diese Namensgebung kam nüchternen Zürchern überheblich vor; sie fanden, «Tieftram», «Tunneltram» oder «Unterpflasterbahn» hätte auch genügt.

Das Tiefbahnprojekt war aus Vorschlägen der beiden Expertengruppen für den Generalverkehrsplan hervorgegangen; beide Vorschläge sahen eine Unterirdischverlegung des Trams in der Innenstadt vor, wenn auch in unterschiedlichem Umfang. Nach eingehender Behandlung in einer Kommission stimmte der Stadtrat der unterirdischen Führung der Strassenbahn zu, wobei die Gesamtlänge des tiefzulegenden Netzes in den Beratungen von anfänglich etwa 12 km auf rund 21 km angewachsen war. Anfang 1962 wurde die Weisung für die Volksabstimmung in der Stadt Zürich abgefasst – über die Genehmigung eines Gesamtkredites von 543 700 000 Franken. Die Gesamtlänge des tiefzulegenden Tramnetzes entsprach etwa einem Drittel des bestehenden Tramnetzes. Es war auch eine unterirdische Verbindung mit Oerlikon und Schwamendingen vorgesehen. Für die Verlegung der Tiefstrecken war der Tagbau geplant mit Baubeginn im Sommer 1962 bei einer Bauzeit von 10 bis 12 Jahren.

Der Tiefbahnvorlage erwuchs jedoch allmählich eine Opposition, die auf den Abstimmungstermin hin zu einer wahren Flut anschwell. Die Befürworter des öffentlichen Verkehrs wehrten sich gegen die Verbannung in den Untergrund, die Automobilkreise hätten lieber eine völlige Entfernung des Trams und Ersatz durch Busse gesehen, die Verfechter einer U-Bahn erachteten die Vorlage als Schwäche



Das Gebiet der Station Stettbach im Oktober 1986. Am oberen Bildrand der Eingang zum Zürichberg-Tunnel, darunter das im Tagbau erstellte und teilweise schon wieder überdeckte unterirdische Zwischenstück bis zur Bahnhofshalle Stettbach. Ob darüber eine Park-and-Ride-Anlage entstehen soll, war im Herbst 1987 noch umstritten. In der Bildmitte die Tram- und Bus-Schleife «Bahnhof Stettbach». Links neben dem Sagentobelbach und oberhalb der Zürichstrasse das inzwischen verschwundene alte Bauerngehöft.

und Halbheit, und die betroffenen Geschäftsleute befürchteten eine jahrelange Beeinträchtigung durch die vielen und umfangreichen Baustellen. Die Abstimmungssparolen hiessen etwa: «Tram im Keller – lächerlich!» – «Tram bleibt Tram» – «Millionen für Illusionen» – «Vom Regen in die Traufe».

Die Tatsache, dass am gleichen Tag, dem 1. April 1963, auch über Projekte für zwei Parkgaragen (Escherwiese und Hohe Promenade) abzustimmen war, stimmte zwar die Automobilkreise versöhnlicher, verärgerte die Verfechter des öffentlichen Verkehrs jedoch endgültig. Die Garagen wurden wohl angenommen, die Tiefbahn aber deutlich verworfen, und zwar in allen Stadtkreisen.

Ein Vorstoss aus Dübendorf

Alle bisherigen Diskussionen über die Verkehrsprobleme und ihre Sanierung schenken den Verhältnissen ausserhalb der Stadt Zürich wenig Beachtung. Das wurde in den Vorortsgemeinden je länger, desto mehr als Vernachlässigung und Benachteiligung empfunden. Autobuslinien zur Verbindung der Vororte mit der Stadt gab es zu Beginn der sechziger Jahre erst wenige. Die Reisenden, insbesondere die Pendler, von denen die meisten damals noch zweimal täglich hin- und herfuhrten, waren auf Gedeih und Verderb auf die SBB angewiesen, sofern sie nicht das eigene Auto benutzen wollten. Die Fahrpläne waren aber noch lückenhaft, und die Züge – besonders im unmittelbaren Vorortsbereich der Stadt – derart überfüllt, dass die Fahrten zur Marter wurden. Verbesserungen am Fahrplan und Erweiterungen der Zugskapazität erfolgten nur spärlich. Der Grund hierfür: Der regionale Berufsverkehr sei für die SBB ein Verlustgeschäft – basta! Dass Ausbaupläne schon seit 1946 vorlagen, war für die Bahnbenützer ein schwacher Trost, solange die Realisierung lediglich ein Vorhaben blieb. Resigniert musste man feststellen, dass von den SBB kaum viel zu erwarten war.

Angesichts dieser betrüblichen und fast hoffnungslosen Situation entschloss ich mich, aktiv zu werden und gegen die Lethargie der SBB aufzutreten. Die Bereitschaft verringerte sich zusehends, auf dem täglichen Arbeitsweg auf Jahrzehnte hinaus – in meinem Fall von Dübendorf ins Industriequartier in Zürich – diese Zustände hinzunehmen. Dabei erinnerte ich mich der Vorzüge der Berliner S-Bahn, die ich anlässlich eines Ausbildungspraktikums in einer Giesserei im damals noch ungeteilten Berlin kennen- und schätzengelernet hatte, wobei ich allmählich zu der Überzeugung kam, dass eine solche oder ähnliche Verkehrsanlage auch für Stadt

und Region Zürich von Nutzen sein könnte: «Das ganze Gebiet in und um Zürich ist durchzogen von zahlreichen Eisenbahnlinien nach allen Himmelsrichtungen, die alle im Hauptbahnhof zusammenlaufen. Sie weisen noch grosse freie Kapazität auf, die durch eine dichtere Zugfolge ausgenützt werden könnte. Durch geeignete zusätzliche Bauten könnten diese Linien miteinander verknüpft und das System zu einem leistungsfähigen Netz ausgebaut werden.» In Stunden der Musse studierte ich denn verschiedene Varianten und Möglichkeiten für ein Zürcher S-Bahn-System. Im Juni 1961 beklagte ich mich im «Anzeiger von Uster» über die ungenügende Erschliessung der Region durch öffentliche Verkehrsmittel, zeigte die misslichen Verhältnisse im Pendlerverkehr auf der Glattallinie auf und gab der Überzeugung Ausdruck, dass eine Schnellbahn im Raume von Zürich mit Blick auf die Zukunft unerlässlich sei. Bald hernach äusserte ich mich im gleichen Sinn in der Presse mehrerer anderer Regionen des Kantons, um den S-Bahn-Gedanken allorts publik zu machen. In verschiedenen Tageszeitungen nahm ich zudem auf die Abstimmung hin negativ Stellung zur Tiefbahn, da sie der Stadt Zürich kaum etwas nütze und der ebenfalls bedrängten Region schon gar nichts, und stellte die Vorzüge einer S-Bahn auf den Gleisen der SBB dar. Das war mein kleiner Beitrag zur Ablehnung der Tiefbahn sowie ein Hinweis auf eine bessere Lösung und eine erneute Möglichkeit des Hoffens.

Weiter zunehmende Verkehrsmisere

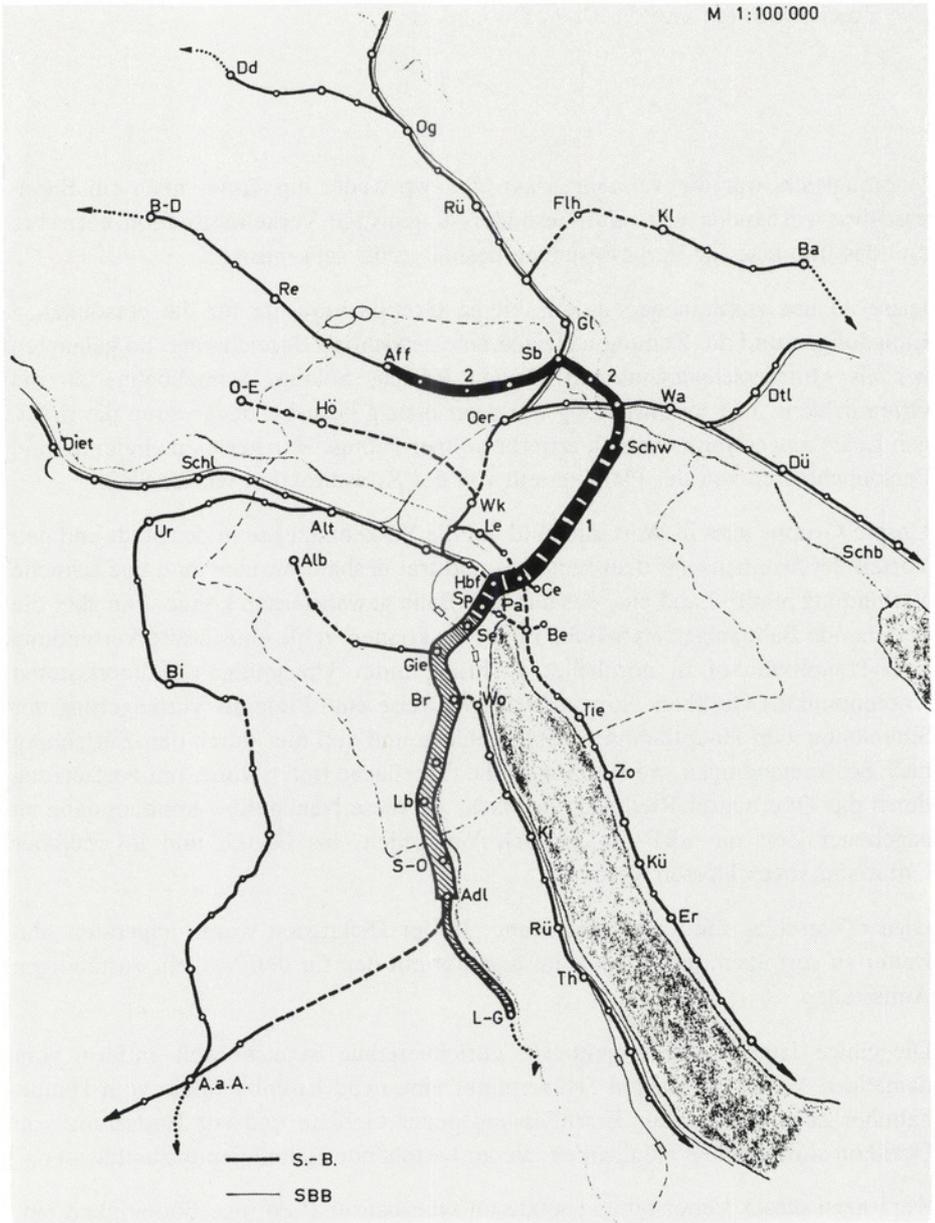
Mit der Ablehnung der Tiefbahn 1963 war eine jahrelange, umfangreiche Arbeit sinnlos geworden. Das Chaos auf den Strassen der Stadt Zürich blieb erhalten und nahm geradezu lawinenartig zu. Mit der Ausweitung der Stadt in die Region wurden die Arbeitswege stets länger und das Mobilitätsbedürfnis immer grösser. Die unbefriedigenden Verhältnisse auf den öffentlichen Verkehrsmitteln veranlassten immer mehr Berufstätige zur Benützung des Privatwagens, was die Verkehrsmisere laufend vergrösserte.

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) bemühten sich unablässig, die Leistungen zu erhöhen. Sie ersetzten ältere Fahrzeuge durch neue mit grösserem Fassungsvermögen und eröffneten neue Autobuslinien. Es stellte sich ein gravierender Personalmangel ein, und die Finanzlage der VBZ wurde prekär. Verschiedene Wege zur Deckung des Defizits mussten gesucht werden. Taxerhöhungen reichten

nicht mehr aus. Man führte kondukteurlose Anhänger für Sichtkarteninhaber ein, liess zur Billettkontrolle auch weibliches Personal zu, stellte Automaten zur Billettausgabe auf und verzichtete schliesslich völlig auf Kondukteure. Zusätzliche Belastungen entstanden den VBZ durch Erweiterung des Busnetzes in die Vororte, teilweise als Folge des Ungenügens der Bahn. Dübendorf hatte dank den Bemühungen des Gemeinderates unter seinem Präsidenten Otto Aeberli und auf Anregung von Polizeivorstand Ernst Maurer schon 1958 eine Busverbindung von der Endstation Mattenhof des Stadtbusses nach dem Lindenplatz in der Dorfmitte erhalten. Zugunsten des Trams mussten in der Stadt vermehrte polizeiliche Massnahmen ergriffen werden. Die Tramgleise durfte der Privatverkehr nicht mehr benützen, vermehrte Verkehrssignale tauchten auf, die dem Tram den Vortritt gewährten, manche Strassenabschnitte wurden für Autos gesperrt, und das Parkieren wurde empfindlich eingeschränkt. Das führte zu einer steigenden Polarisierung von öffentlichem und privatem Verkehr mit gelegentlich scharfen Auseinandersetzungen. Diese Situation hatte auch eine erhöhte Beanspruchung der Polizei zur Folge. Der Unmut und das mangelnde Verständnis für die vielen Massnahmen äusserten sich damals auch an einer Generalversammlung der Sektion Zürich des Touring-Clubs, zu welcher der Leiter des Büros für den Transportplan der Region Zürich für ein Referat eingeladen war. Im anfänglichen Gemurmel und allmählichen Gedröhne der Anwesenden setzte sich seine Stimme zur Erläuterung der im Gange befindlichen Planung nicht durch. Der Transportplan interessierte nicht, man war für mehr Freiheit auf der Strasse, für mehr Parkplätze und für weniger Vorschriften. Zu jener Zeit trieben Überheblichkeit und Arroganz der Automobilkreise ganz besondere Blüten. Das kam unter anderem in einem weit verbreiteten Plakat zum Ausdruck, das die Fussgänger an Zebrastreifen als umherirrendes Federvieh darstellte.

Eine S-Bahn-Veranstaltung in Schwamendingen

Nach der Verwerfung der Tiefbahnvorlage war es mir klar, dass nur noch die S-Bahn in Stadt und Region Zürich eine Chance hatte. Nun galt es, ihr noch vermehrt das Wort zu reden. Zusammen mit einigen Gleichgesinnten aus verschiedenen Gemeinden wurde im Juni 1963 im Restaurant Hirschen, Schwamendingen, ein Ausspracheabend über die S-Bahn veranstaltet. Der Grund für die Wahl dieses



Das 1963 im «Hirschen» Schwamendingen vorgestellte S-Bahn-Projekt der «Interessengemeinschaft Region Zürich, Sektion Schnellbahn». Es sah eine Verlängerung der Sihltalbahnlinie zum Hauptbahnhof und von dort durch den Zürichberg nach Schwamendingen vor; ein Vorschlag, der nicht weit entfernt ist von der einige Jahre später projektierten Zürichberglinie.

Stadtquartiers war die Tatsache, dass hier, wo weder ein Tram- noch ein Bahnanschluss vorhanden war, eine besonders ungünstige Verkehrssituation herrschte und das Interesse für Verbesserungen deshalb gross sein musste.

Diese ad hoc zusammengefundene kleine Gruppe brauchte für die persönlichen Einladungen und die Zeitungsanzeigen eine gewichtige Bezeichnung. So gelangten wir als «Interessengemeinschaft Region Zürich, Sektion Schnellbahn» an die Öffentlichkeit. Die Veranstaltung war zwar mässig besucht, doch waren die richtigen Leute anwesend: neben Quartierbewohnern einige Zürcher Gemeinderäte und Persönlichkeiten von der Planung und von der Kreisdirektion III der SBB.

Unsere Gruppe wies in Wort und Bild auf die Verkehrsmisere in der Stadt und den Vorteil des Wohnens auf dem Land hin und trat deshalb für eine gute und schnelle Verbindung Stadt–Land ein, was nur eine Bahn gewährleisten könne. Um aber die bestehende Bahnanlage als S-Bahn führen zu können, fehle eine zweite Verbindung vom Hauptbahnhof in nördlicher Richtung unter Umgehung des überlasteten Knotenpunktes Oerlikon. So wurde beispielsweise eine Linie als Verlängerung der Sihltalbahn zum Hauptbahnhof vorgeschlagen und von hier durch den Zürichberg nach Schwamendingen, wo sie dann an die Oberfläche treten würde mit Fortsetzung durch das Oberhauser Ried nach Seebach. An diese Neubaulinie könnten dann zu gegebener Zeit die SBB-Linien nach Wallisellen, ins Furttal und ins Zürcher Unterland angeschlossen werden.

Dieser Vorschlag fand gute Aufnahme. In der Diskussion wurde angeraten, ihn weiter zu verfolgen, jedoch stets im Kontakt mit den für den Verkehr zuständigen Amtsstellen.

Die einige Jahre später projektierte Zürichberglinie ist nicht weit entfernt vom damaligen Vorschlag, dessen Schwerpunkt eine neue Eisenbahnlinie vom Hauptbahnhof nach Norden zur Erschliessung neuer Gebiete und zur Entlastung von Oerlikon war, mit der Möglichkeit, sie an bestehende Bahnlinien anzuschliessen.

Kurz nach dieser Veranstaltung setzte im Oberhauser Ried rege Bautätigkeit ein, die damit einer neuen Bahnlinie den Weg versperrte. Die heutige Zürichberglinie entstand weiter östlich, nicht im Zentrum, sondern an der Grenze von Schwamendingen, was sicher die bessere Lösung ist. Als Folge davon ist Dübendorf zu einer S-Bahn-Gemeinde mit besonderer Bedeutung aufgestiegen.

Noch mehr Vorschläge

Eine «Studiengesellschaft U-Bahn Zürich» verfocht unentwegt die U-Bahn weiter, doch verstummte sie dann mit dem Hinschied ihres Hauptinitianten, Adolf Greuter, Zürich, der sich 15 Jahre lang unablässig für die U-Bahn eingesetzt hatte.

Ein einleuchtendes Projekt war auch dasjenige von Wolfgang Naegeli, welches die Sektion Zürich des Touring-Clubs 1965 vorstellte. Es bestand aus drei vorwiegend unterirdischen Durchmesserlinien, die hauptsächlich im Gebiet der Stadt Zürich verlaufen sollten, an die dann auch die Sihltalbahn und die Linie am rechten Seeufer hätten angeschlossen werden können.

Ein Vorschlag von Hans Peter Pfister sah auf den Gleisen der SBB ein System von in die Landschaft ausgreifenden Ringlinien vor, die allerdings lange Neubaustrecken erforderlich gemacht hätten. Der Vorschlag ist deshalb beachtenswert, weil er erstmals einen Durchstich des Zürichberges aus dem Raum von Stadelhofen nach Stettbach vorsah, in gleicher Weise also, wie es dem späteren Zürichberglinien-Projekt der SBB eigen ist.

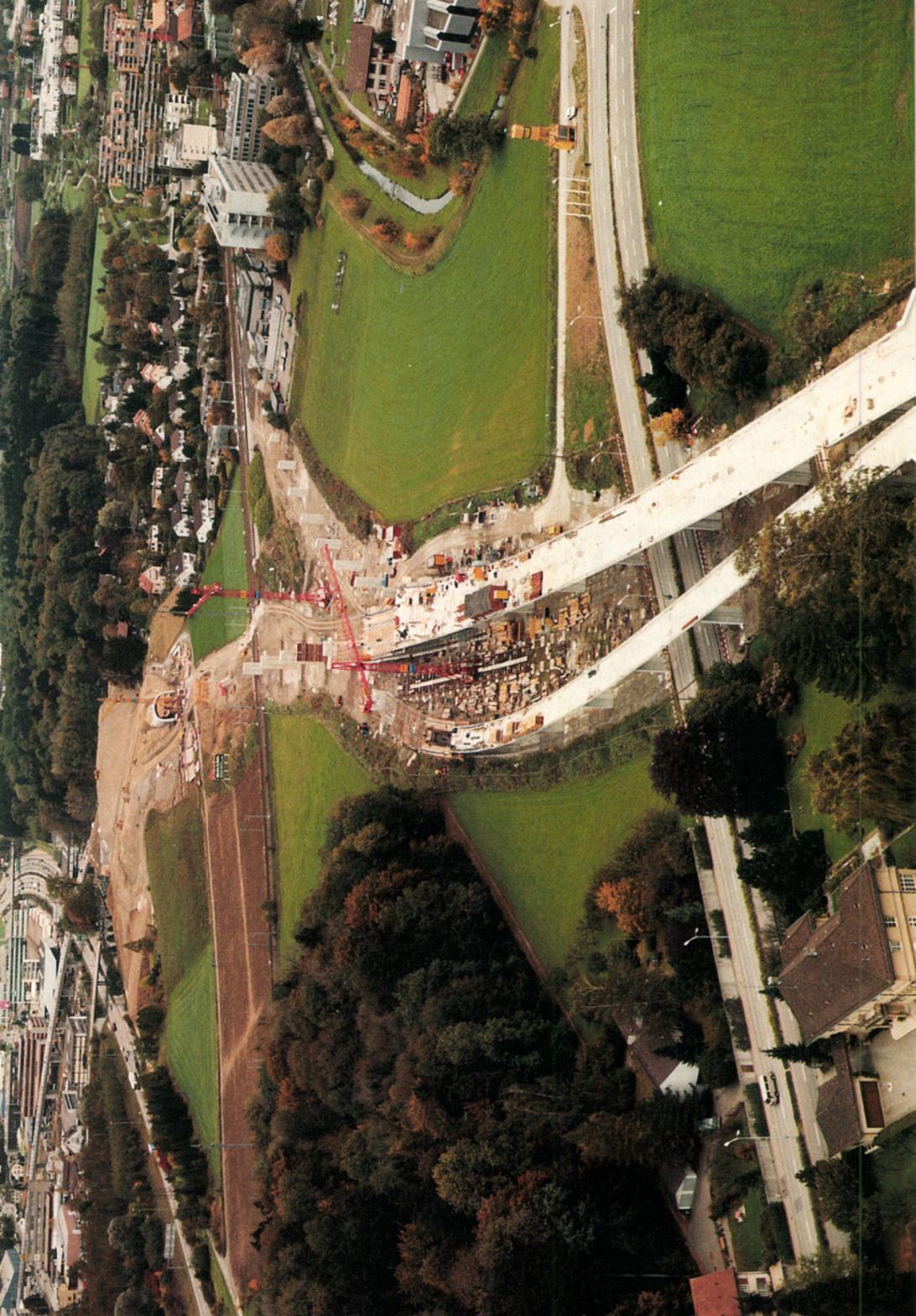
Dass nicht noch mehr eigentliche S-Bahn-Vorschläge auftauchten, beruhte wohl auf der Meinung – wie sie in einem Presseartikel zum Ausdruck gebracht worden war –, dass die SBB niemals gewillt und in der Lage sein würden, S-Bahn-Züge auf dem bestehenden Gleisnetz zu führen, da der Güter- und Fernverkehr einen starren und dichten Fahrplan verunmögliche. Zudem brachten die SBB deutlich zum Ausdruck, dass sie am keineswegs lukrativen Regionalverkehr wenig interessiert seien. Wohl setzte damals eine rege Bautätigkeit der SBB ein: Rangierbahnhof Spreitenbach, neues Zentralstellwerk über den Gleisen vor den Perronhallen und Käferberglinie von Oerlikon nach Altstetten mit einem 2100 m langen Tunnel. Das alles diente aber vorwiegend dem Güterverkehr. Dass damit auch Vorarbeit für die Trennung des Güter- vom Personenverkehr zugunsten des letzteren geleistet wurde, beachtete die Bevölkerung wenig.

Seite 30

Die S-Bahn-Baustelle vom Neugut bis Dietlikon im Oktober 1986. Im oberen Bildteil der bereits überdeckte Föhrlibuck-Tunnel. Quer durch das Bild verläuft die Glattal-Bahnlinie.

Seite 31

Hier blickt der Betrachter vom hinteren Ausgang des Föhrlibuck-Tunnels in Richtung Neugut. Die Tunnel-Überdeckung mit rund 200 000 Kubikmeter Ausbruchmaterial aus dem Zürichberg läuft gerade auf vollen Touren (Oktober 1986).





Parlamentarische Vorstösse

Schon Ende 1961, also vor der Ablehnung der Tiefbahn, interpellierte Kantonsrat Marcel Beck, der als ihr entschiedener Gegner aufgetreten war, zum Gegenstand des schienengebundenen Zürcher Vorortsverkehrs. Er erhielt jedoch die Antwort, dass hierfür die SBB zuständig seien und dass die Förderung des regionalen Bahnverkehrs ausserhalb der Interessen des Kantons und seiner gesetzlichen Möglichkeiten läge. Nach der Ablehnung der Tiefbahn setzte er sich erneut mit einer Motion für eine geeignete Bahnlösung ein; das Verkehrsproblem habe von der Stadt auf die Region übergegriffen. Es sei für den Pendler ein Anreiz zur Benützung des öffentlichen Verkehrs zu schaffen, wozu ein gemeinsames Vorgehen von Stadt, Kanton und SBB erforderlich sei. Damit gab er den Anstoss für das weitere Vorgehen.

Im Nationalrat setzte sich 1965 Jakob Vollenweider aus Wangen besonders für die unter schlechten Verhältnissen leidende Bahnlinie Zürich–Uster–Rapperswil ein. Der Bundesrat weckte Hoffnungen auf eine gewisse Besserung durch die im Gange befindlichen SBB-Bauten für den Güterverkehr im Sinne einer Entflechtung und Entspannung und wies auf weitere Projekte der SBB hin.

Im Jahre 1967 forderte Nationalrat Ulrich Götsch die Regierung auf, die Weichenstellung für die Verwirklichung ihrer Siedlungspolitik vorzunehmen und einen attraktiven Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern. Für Zürich beantragte er einen baldigen Durchstich des Zürichberges zur wirkungsvollen Bedienung des Glattales und der Gegend Winterthur.

Andauerndes Bevölkerungswachstum und falsche Prognosen

Um die Verkehrsprobleme in Stadt und Region Zürich einigermaßen in den Griff zu bekommen, mussten in den sechziger Jahren neue Pläne und den Verhältnissen entsprechende Grundlagen geschaffen werden. Der Begriff «Agglomeration Zürich» musste als Folge der rasch zunehmenden Einwohnerzahl der Vororte eine Ausweitung erfahren. Es wurden ihr 39 Vorortsgemeinden zugeordnet, so dass sich zusammen mit der Stadt Zürich eine Einwohnerzahl von 645 000 ergab. Acht Vorortsgemeinden wiesen damals mehr als 10 000 Einwohner auf, so dass ihnen der statistische Begriff einer Stadt zukam: Adliswil, Dietikon, Dübendorf, Kloten,

Küsnacht, Schlieren, Thalwil und Zollikon. Beispielsweise wies Dietikon eine Einwohnerzahl von über 20 000 auf, also nahezu gleichviel wie die Stadt Zürich hundert Jahre zuvor. Eine erneute Eingemeindung kam nun nicht mehr in Frage; zu sehr hielten die Vorortsgemeinden an der Gemeindeautonomie, insbesondere der finanziellen, fest.

Die auf eine weite Zukunft ausgerichtete Planung basierte jedoch auf allzu futuristischen Zahlen. Danach sollte die Schweiz von damals 5,5 Millionen Einwohnern auf etwa 10 Millionen Anfang des 21. Jahrhunderts anwachsen, der Kanton Zürich von 1 auf etwa 2 Millionen und die Agglomeration Zürich von 650 000 auf etwa 1,5 Millionen. Tatsächlich aber trat ab 1970 eine Stagnation der Einwohnerzahlen ein, so im Kanton Zürich bei einer Einwohnerzahl von 1,1 bis 1,2 Millionen. Die Fehlprognosen vermochten allerdings auf dem Gebiet der Zürcher Verkehrsplanung kein allzu grosses Unheil anzurichten, da sich noch alles im Fluss befand und ein Zurückstecken des vermeintlichen Wachstums noch möglich war.

Die damaligen Erwägungen zeigten aber deutlich auf, dass die Verkehrsprobleme nicht mehr Sache der Stadt Zürich allein sein konnten; die Planung musste auf die ganze Region ausgedehnt werden. Damit war auch der Traum von der «autogerechten Stadt» zu Ende.

Die U-Bahn taucht wieder auf

Nicht lange nachdem die Tiefbahn von der Bildfläche verschwunden war, meldeten sich die U-Bahn-Anhänger wieder zu Wort.

Im September 1963 reichten der Zürcher Gemeinderat Otto Baumann und 34 weitere Gemeinderäte eine Motion ein, die eine U-Bahn zwischen dem Stadtzentrum Zürich und dem Quartier Oerlikon mit Erweiterungsmöglichkeiten vorsah. Der Stadtrat nahm die Motion zur Prüfung entgegen und verwies auf die im Gange befindlichen Planungsarbeiten. In einem Zwischenbericht zeigte er die Tätigkeit des Studienbüros für den Transportplan auf, wo unter der Leitung von Hans Barbe zahlreiche Varianten untersucht wurden. Daneben trat der Delegierte für Stadtplanung, Hans Marti, für eine U-Bahn-Linie vom Hauptbahnhof nach Oerlikon, Glattbrugg, Flughafen und Gemeinde Kloten mit Abzweigung nach Wallisellen ein. Die Planung für den Individualverkehr hatte man noch zurückgestellt.

Gegen Ende 1965 wurde der Öffentlichkeit ein U-Bahn-Projekt vorgestellt, das nun, entsprechend den erweiterten Planungsgrundlagen, weit über die Grenzen der Stadt Zürich hinausgriff. Die erste Linie des U-Bahn-Netzes von 27 km Länge mit einer Bauzeit von 20 bis 25 Jahren hätte vom Flughafen Kloten über Glattbrugg, Oerlikon, Hirschwiese, Hochschulen, Hauptbahnhof, Sihlporte, Stauffacher, Altstetten und Schlieren nach Dietikon zu führen mit etwa zur Hälfte unterirdischem Verlauf; eine Abzweigung hätte Schwamendingen zu bedienen. Im Endausbau würde das Netz aus drei Durchmesserlinien bestehen.

Nachdem nun ein erstes Planungsergebnis vorlag, musste die Bevölkerung im Blick auf die Abstimmung damit vertraut gemacht werden. Der Motionär Otto Baumann schritt hierfür zur Gründung einer «Fördergesellschaft Zürcher U-Bahn», der zahlreiche Zürcher Gemeinderäte angehörten und deren Präsidium er dann übernahm. Da die U-Bahn nun auch auf die Landschaft übergriff, wurde die Mitgliedschaft im Verein entsprechend erweitert. Dank dem grossen Einsatz des Präsidenten schritten die Arbeiten gut voran.

Böses Erwachen der SBB

Dass die Zürcher U-Bahn nun über die Grenzen der Stadt Zürich hinaus nach mehreren Vorortsgemeinden zu greifen sich erdreistete, also ins eigentliche Aufgabengebiet des SBB-Regionalverkehrs eindrang, wirkte als Alarmzeichen und als Wecker. So etwas durfte im Schweizerland natürlich nicht Schule machen!

Ganz so müssig waren die SBB in den letzten Jahren auf dem Gebiet des Personenverkehrs nun doch nicht geblieben. Die Bahn am rechten Zürichseeufer, die eine reine Regionalstrecke ohne Schnellzugsverkehr ist, erreichte am Ende der fünfziger Jahre ihre Kapazitätsgrenze. Die Zürichseegemeinden waren in Anbetracht ihrer idealen Wohnanlage rasch angewachsen. Die 36 Kilometer lange Linie war einspurig, und Zahl und Länge der Züge stiessen im Laufe der Zeit an die Grenze des Möglichen. Von einem Ausbau auf Doppelspur, wie es anfänglich vorgesehen war, musste der hohen Kosten wegen abgesehen werden; es war eine Beschränkung auf zwei Doppelspurinseln erforderlich. Der grösste Teil der Kosten ging auf die Rechnung der SBB; der Kanton und die Zürichseegemeinden beteiligten sich mit etwa 10 Millionen Franken. Diese Kredite wurden 1961 bewilligt, Ende 1962 begannen die Bauarbeiten, und im Mai 1968 erfolgte die Betriebsaufnahme mit den

Vereine zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

«Gesellschaft zur Förderung einer Zürcher Untergrundbahn»

Präsident:

1966 bis 1973 Otto Baumann,
Gemeinderat, Zürich

Nachfolge:

Verein «Pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich»

Präsident:

1973 bis 1976 Otto Baumann,
Gemeinderat, Zürich

1976 bis 1982 Dr. Hans Oester,
Kantonsrat, Zürich

Verein «Pro Zürichberglinie»

Präsident:

1970 bis 1975 Max Korthals,
Kantonsrat, Dübendorf

1975 bis 1977 Walter Kyburz,
Kantonsrat, Esslingen

1977 bis 1982 Dr. Konrad Basler,
Nationalrat, Esslingen

Nachfolge beider Vereine:

«Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich»

Präsident:

seit 1982 Dr. Hans Oester,
Nationalrat, Zürich

für diese Linie neu hergestellten Sonderzügen. Ein Bau der schon im SBB-Projekt 1954 vorgesehenen unterirdischen Verbindung vom Bahnhof Stadelhofen zum Hauptbahnhof, die auf kürzestem Weg ins Stadtzentrum geführt hätte, kam damals aus Kostengründen nicht in Frage.

Seither hat sich diese Linie, von einigen Störungen abgesehen, vorzüglich bewährt; sie ist zur ersten Zürcher Schnellbahnstrecke geworden.

Dennoch blieb das Zürichervolk skeptisch. Man glaubte noch nicht so recht, dass dieser Fortschritt am rechten Zürichseeufer auch ein Aufbruch der SBB zu neuen Ufern sei. Man erachtete diese Leistung eher als eine Verneigung vor reichen Gemeinden.

Im Jahr 1967 trat offenbar eine Kehrtwendung in der Bahnpsychologie des Bundes ein. Der irrige Glaube, das schweizerische Bahnnetz sei auf alle Zeiten fertig ausgebaut, kam ins Wanken. Allzuhäufig hatte sich nun der Nationalrat mit Anträgen für Bundeshilfe an Bahnen zu befassen. Neu kam auch die Sanierung des Verkehrs im Bereich von Städten hinzu. Das Problem der Aufteilung der entsprechenden Kosten auf Bund, Kantone und Gemeinden musste zwingend gelöst werden. Es war eine Anpassung des Eisenbahngesetzes erforderlich.

Mit dieser Wende der Windrichtung begannen sich auch die Segel der Zürcher S-Bahn zu straffen.

Die Entdeckung des Zürichberg-Tunnels

Die Aufgabenstellung für die Planung einer S-Bahn in Zürich zeichnete sich zunehmend klarer ab: Es war ein zusätzlicher Ausgang aus der Stadt Zürich in nördlicher Richtung für die Bahn zu schaffen, der den Bahnhof Oerlikon nicht zusätzlich belastet. Der Zürichberg als Barriere musste auf alle Fälle durchstochen werden, und hernach hatte die Bahn den Anschluss an bestehende SBB-Gleise zu finden. Zwischen Oerlikon, Schwamendingen und Wallisellen liess sich keine neue Bahnlinie mehr legen, da das gesamte Gebiet überbaut oder für Neubauten vorgesehen war. Der erste freie Durchgang war im Grenzbereich zwischen Zürich-Schwamendingen, Dübendorf (bei Stettbach) und Wallisellen, nämlich im Grüngürtel der dort aneinanderstossenden Gemeinden, zu finden. Von dort aus ergab sich die Möglichkeit, die bestehenden Bahnlinien nach Dübendorf und ins Oberland, ferner nach Dietlikon und nach Winterthur zu erreichen und anzuschliessen. Um den Zürichbergdurchstich möglichst kurz zu halten, war die Linie vom Bahnhof Stadelhofen aus zu führen; die unterirdische Verbindung Stadelhofen–Hauptbahnhof war ja im SBB-Projekt 1954 bereits vorgesehen. Da sie dann zwei Linien dienen konnte, rechtfertigte sich ihre Errichtung. Es brauchte zur Vervollständigung des S-Bahn-Netzes also nur die Neubaustrecke Hauptbahnhof–Stadelhofen–Dietlikon von etwa 11 Kilometer Länge, um das gesamte, fast den ganzen Kanton Zürich erfassende S-Bahn-Netz zu vervollständigen und attraktiv zu gestalten. Dazu kam noch der Bau eines unterirdischen Bahnhofs Museumstrasse, da der Hauptbahnhof keine zusätzlichen Züge aufnehmen konnte, sondern dringend der Entlastung bedurfte. Im Jahr der Gesinnungsänderung in Bern hinsichtlich Bahnbau widerlegte der Direktor des Kreises III der SBB, Max Strauss, anlässlich eines Referates in Zürich die verbreitete Meinung, die SBB täten nichts für eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. In den letzten Jahren seien im Raum Zürich 200 Millionen Franken für neue Anlagen ausgegeben worden. Die SBB seien bereit, sich im Nahverkehr zu engagieren. Er wies auf die grosse Bedeutung des projektierten Zürichberg-Tunnels hin, der fast unbegrenzte Möglichkeiten für den Personentransport auf allen Linien und in eine weite Region hinaus eröffne.

In jenem Jahr, 1967, dürfte in der Schweiz die zweite Phase des Eisenbahnzeitalters angebrochen sein. Die planerische «Entdeckung» des Zürichberg-Tunnels ein Jahr zuvor war für den Zürcher Regionalverkehr von grösster Tragweite.

Behördendelegationen für den Regionalverkehr

1967

Regierungsrat Ernst Brugger (Präsident)
Regierungsrat Alois Günthart
Regierungsrat Rudolf Meier

Stadtpräsident Dr. Sigmund Widmer,
Zürich

Stadtrat Dr. Ernst Bieri, Zürich
Stadtrat Rudolf Welter, Zürich

Generaldirektor SBB Otto Wichser
Generaldirektor SBB Dr. Karl Wellinger
Kreisdirektor SBB Dr. Max Strauss

1977

Regierungsrat Hans Künzi (Präsident)
Regierungsrat Albert Mossdorf
Regierungsrat Jakob Stucki

Stadtpräsident Dr. Sigmund Widmer,
Zürich

Stadtrat Dr. Max Koller, Zürich
Stadtrat Dr. Jürg Kaufmann, Zürich
Stadtpräsident Urs Widmer, Winterthur

Präsident der SBB-Generaldirektion
Roger Despond
Generaldirektor SBB Dr. Karl Wellinger
Kreisdirektor SBB Dr. Max Strauss

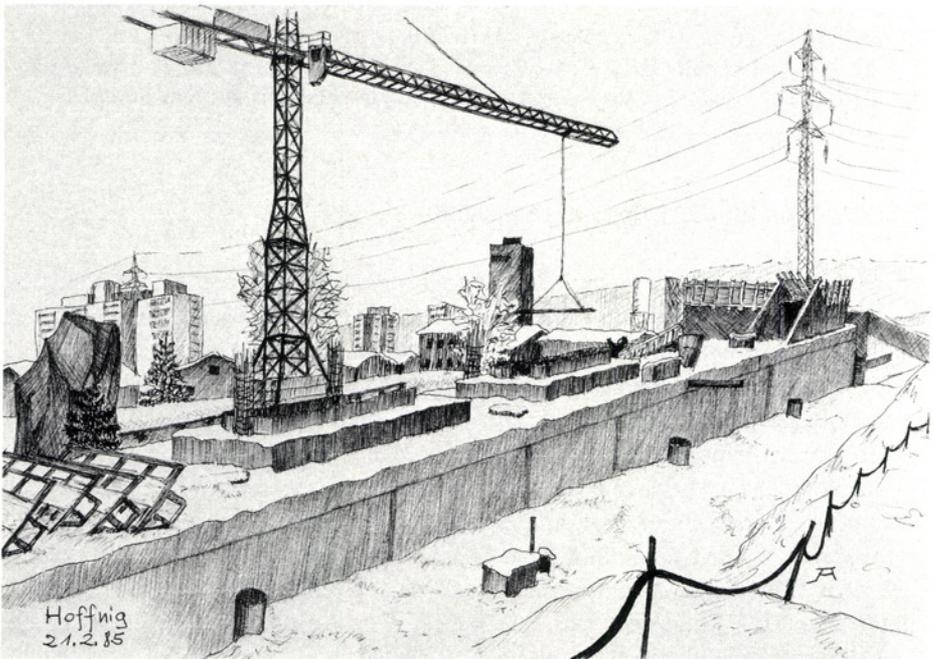
Ein Landkauf für die S-Bahn in Dübendorf

Im Mai 1968 stand in der Gemeinde Dübendorf der allfällige Kauf eines Grundstückes zur Diskussion, das eine Zürcher Firma als Reserve besass und voraussichtlich nicht mehr benötigte. Es hatte ein Ausmass von nahezu 13 000 m² und lag im Gebiet «Hoffnung», in der Industriezone, unmittelbar an der Grenze zu Zürich und damit weit abliegend vom eigentlichen Dorf. Man beriet, ob seitens der Gemeinde überhaupt ein Interesse für dieses so peripher gelegene Land bestände, das heisst ob es innert nützlicher Frist an einen Interessenten wiederverkauft werden könnte. Da den an der Zürcher Verkehrsplanung Interessierten bekannt war, dass nach neuestem Stand ziemlich genau in diesem Gebiet die S-Bahn-Linie nach ihrem Austritt aus dem Zürichberg-Tunnel verlaufen würde, entschloss sich der Gemeinderat, unter dem Titel «Industrieland» den Antrag zum Kauf vorzulegen. An der Gemeindeversammlung ging das Geschäft gut durch.

Das Grundstück wurde dann nicht mehr veräussert, sondern für den Verkauf an die SBB gehortet. Die projektierte Bahnlinie erfuhr dann allerdings eine geringe Verschiebung, damit sie auf das Gebiet der Stadt Zürich zu liegen kam. So blieb die

Gemeinde Dübendorf im Besitz eines grossen Grundstücks unmittelbar neben dem Bahnhof Stettbach der S-Bahn. Der Quadratmeterpreis ist inzwischen von damals 135 Franken auf ungefähr 1500 Franken angestiegen.

Zur Zeit, als die Diskussionen um die Zürcher S-Bahn einsetzten, war vorauszu-
sehen, dass die Preise der Liegenschaften im Bereich neuer oder erweiterter
S-Bahn-Stationen zum Teil stark ansteigen würden. Um diese Wertvermehrung für
die Kosten der S-Bahn nutzbar zu machen, erwog man die Möglichkeit einer
Gewinnabschöpfung. Diese Gelegenheit wurde dann aber versäumt, da offenbar die
rechtlichen Grundlagen für eine solche Mehrwertabschöpfung nicht rechtzeitig zu
erarbeiten und durchzusetzen waren.



Im Februar 1985 warteten die oberirdischen Teile der Station Stettbach unter einer leichten Schneedecke auf den Fortgang der Bauarbeiten.

Ein Stück «Vorschussbau» für die U-Bahn

Im Sommer 1970 ergab sich die Situation, dass ein Abschnitt der projektierten U-Bahn unverzüglich gebaut werden musste, nämlich eine Strecke von 1,5 Kilometer Länge des Astes nach Schwamendingen. Darüber sollte, ebenfalls unterirdisch, die Expresstrasse zu liegen kommen. Da beides gleichzeitig auszuführen war, konnte der Strassenbau auf die U-Bahn nicht warten.

Der Verein zur Förderung der U-Bahn setzte sich mit Energie bei der Bevölkerung der Stadt Zürich für Verständnis und für die Annahme der Kreditvorlage ein. Da der Tunnelabschnitt nur im Zusammenhang mit der Annahme der zu einem späteren Zeitpunkt zu unterbreitenden Gesamtvorlage über die U-Bahn einen Zweck hatte, erfolgte eine Umfrage über die voraussichtliche spätere Zustimmung zur U-Bahn. Etwa 85 Prozent der Bevölkerung schienen die U-Bahn zu wollen. Das Tunnelstück wurde am 14. März 1971 mit 78 Prozent Ja-Stimmen befürwortet. Das schien ein gutes Zeichen im Hinblick auf die Zustimmung zur U-Bahn zu sein.

Als die U-Bahn 1973 dann doch verworfen wurde, hatte der erstellte Tunnelabschnitt keine Funktion auszuüben; während vieler Jahre lag er brach. Dann aber erhielt er in den achtziger Jahren für die Schwamendinger Linie des Trams einen bedeutungsvollen Nutzen und vermittelt so doch noch etwas U-Bahn-Stimmung.

U-Bahn, S-Bahn oder beides?

Da es sich von nun an beim Bahnproblem um eine regionale Angelegenheit handelte, an der auch die SBB beteiligt waren, wurde als oberstes Planungs- und Entscheidungsorgan eine Behördendelegation gebildet, der je drei Zürcher Stadträte, Regierungsräte und Persönlichkeiten der SBB angehörten, nämlich zwei Vertreter der Generaldirektion und der Direktor des Kreises III der SBB. Präsident war anfänglich Regierungsrat Ernst Brugger. Die Aufgaben waren sehr vielfältig; zu ihnen gehörten auch die Information der Bevölkerung und die Kostenaufteilung für den Bau von U- und S-Bahn. Zudem war die Ausarbeitung einer kantonalen Gesetzesänderung mit Genehmigung durch das Volk erforderlich.

Im November 1970 bildete sich ein Verein «Pro Zürichberglinie». Initiant und Präsident war Kantonsrat Max Korthals, Dübendorf, der von Anfang an die Sache mit viel Elan an die Hand nahm. Dieser Verein setzte sich zum Ziel, analog zu der

fünf Jahre zuvor gegründeten «Gesellschaft zur Förderung einer Zürcher U-Bahn» die Erstellung der Zürichberglinie, also der Kernlinie vom Bahnhof Museumstrasse bis nach Dietlikon, im Gesamtrahmen der S-Bahn zu fördern und bei der Information der Bevölkerung mitzuhelfen. Beide Vereine nahmen sich vor, ihre Aufgaben in gutem gegenseitigen Einvernehmen zu lösen.

Ein Bauwerk von wesentlicher Bedeutung für die Region Zürich war zu jener Zeit die Flughafenlinie. Sie fiel nicht ins Aufgabengebiet der beiden Vereine und tangierte auch das U-Bahn-Projekt vorerst nicht, da die Flughafenlinie der SBB für den Fernverkehr gedacht war und nicht für den Regionalverkehr. Mit dem Ausbau des Flughafens Kloten und der Erhöhung seiner Kapazität ergab sich die Notwendigkeit, die Flugpassagiere nicht mehr mit Bussen, also auf den meistens überlasteten Strassen, sondern mit der Bahn zu transportieren. Auf die U-Bahn konnte man nicht warten; für sie wurde im Rahmen des Flughafenausbaus eine Bahnhofshalle erstellt.

Die ersten Bauarbeiten an der Flughafenlinie setzten 1971 ein; die erforderlichen Kredite wurden etwa entsprechend dem Baufortschritt der Baulose gesprochen. Die Gesamtkosten waren zu 290 Millionen Franken errechnet, wovon etwa 60 Prozent die SBB, 30 Prozent der Bund und 10 Prozent der Kanton Zürich trugen. Da zur Krediterteilung keine Volksabstimmung erforderlich war, erfolgte der Bau wenig beachtet von der Allgemeinheit. Die Bahnlinie konnte 1977 den Betrieb aufnehmen. Ihre Existenz war aber nicht ganz ohne Einfluss auf die Beurteilung der Notwendigkeit der U-Bahn.

Die Mesalliance von U-Bahn und S-Bahn

Die Stimmbürger waren schon frühzeitig über das Abstimmungsobjekt informiert worden und hatten Gelegenheit, sich darüber Gedanken zu machen. Es kamen viele Einwände, zum Beispiel siedlungspolitischer, technischer oder finanzieller Art, zum Ausdruck. Grundsätzlich herrschte die Frage vor, ob nun wirklich aufs Mal zwei regionale Bahnsysteme am Platz seien, wo es bisher nicht einmal eines gäbe. Hätte nicht zuerst das eine und dann, wenn notwendig, das andere vorgelegt werden können? Oder, wenn schon beide, wenigstens als Varianten zur Auswahl? Die gemeinsam ausgearbeitete Doppelvorlage roch verdächtig nach faulem Frieden zwischen Stadt, Kanton und den SBB.



Der oberirdische Teil der Station Stettbach, wie er sich heute präsentiert. Er stellt die Verbindung von der S-Bahn zu den Endstationen von Tram und Bus her und ist seit Februar 1986 in Betrieb.

Die S-Bahn war grösstenteils als gut und nützlich anerkannt und erfuhr nicht viele Einwendungen. Diese galten vor allem der U-Bahn. Es fehlte das Verständnis dafür, dass die U-Bahn, die anlässlich der Abstimmung 1960 von Stadt- und Gemeinderat in Grund und Boden hinein verdammt worden war, nun, gut ein Jahrzehnt später, nur noch Vorteile haben sollte; so rasch änderte sich doch selbst eine U-Bahn nicht. Es bestand auch der Verdacht, dass die S-Bahn nur als Paradepferd der U-Bahn vorgespannt werde, um den Karren aus dem Morast zu zerren und dann das Pferd nach getaner Arbeit abzuschliessen. Berechtigte Einwände waren gegen den Verlauf der U-Bahn im Vergleich zu jenem der S-Bahn anzubringen. Die U-Bahn hätte nur innerhalb der Stadt Zürich auf eigenen Wegen, ausserhalb aber parallel zur S-Bahn beziehungsweise neben ihr zu verlaufen, nämlich auf den langen Strecken von Oerlikon bis Kloten und von Altstetten bis Dietikon. Wenn man berücksichtigte, dass auf den S-Bahn-Strecken auf Stadtgebiet ein attraktiver Betrieb vorgesehen war, so stellte sich die Frage: Wofür denn noch diese U-Bahn? Und wozu auch noch nach dem Flughafen, wofür doch die Flughafenlinie der SBB dient?

Manche Stimmbürger schreckten auch vor den hohen Kosten, namentlich der U-Bahn, zurück. Diese betragen nach Abstimmungsvorlage 1055 Millionen Franken, worin sich Kanton und vom neuen Verkehrsmittel profitierende Gemeinden, vorab die Stadt Zürich, etwa zur Hälfte zu teilen gehabt hätten; der Bund leistete keinen Beitrag an die U-Bahn. Die Kosten der Zürichberglinie als Kernstück der S-Bahn betragen 655 Millionen Franken, die grösstenteils zulasten des Bundes gingen. Insgesamt hatten die Stimmbürger im Kanton einen Kredit von 600 Millionen Franken und die Stimmbürger in den U-Bahn-Gemeinden einen solchen von 640 Millionen Franken zu gewähren.

Schon etwa ein Jahr vor der Abstimmung konnte man anhand der Stimmung in der Bevölkerung zu Stadt und Land voraussehen, dass die Abstimmung negativ verlaufen würde. Die engagierten Kreise jedoch waren uneinsichtig und schwerhörig und bis zum bitteren Ende davon überzeugt, dass die Vorlage durchgehen müsse. Eine andere Beurteilung der Sachlage wurde nahezu als Verrat und Sabotage gewertet. Auch die politischen Parteien unterstützten die Vorlage in seltener Einigkeit.

Der 20. Mai 1973 brachte das grosse Debakel: Sowohl die kantonale als auch die Gemeindevorlage fanden keine befürwortende Mehrheit. Die kantonale kam auf 43 Prozent Ja, wobei von den 171 Gemeinden 34 annahmen. Besonders wuchtig war die Ablehnung der Gemeindevorlage, die in der Stadt Zürich nur 29 Prozent Zustimmung fand; sämtliche Stadtkreise lehnten ab. Die kantonale Vorlage hatte in der Stadt 40 Prozent Annehmende gefunden; das Verdikt galt mit grosser Wahrscheinlichkeit der U-Bahn. Diese war nun endgültig begraben.

Meine U-Bahn-Erinnerung

Um den öffentlichen Verkehr so umfassend wie möglich fördern zu können, war ich beiden entsprechenden Vereinen als Vorstandsmitglied beigetreten, zuerst der «Gesellschaft zur Förderung einer Zürcher Untergrundbahn» und dann nach seiner Gründung auch dem Verein «Pro Zürichberglinie».

Schon früh zeigte es sich, dass die Bevölkerung der S-Bahn viel Sympathie, der U-Bahn aber grosse Zweifel entgegenbrachte. Ein Jahr vor der Abstimmung machte ich im April 1972 in einer Schrift die massgebenden Stellen hierauf aufmerksam, um nach Möglichkeit ein Abstimmungsdebakel noch rechtzeitig zu vermeiden. Die Schrift sollte darauf aufmerksam machen, dass bei getrennter Abstimmungsvorlage die S-Bahn voraussichtlich angenommen und die U-Bahn

wahrscheinlich abgelehnt werde, bei gekoppelter Vorlage aber beiden Bahnen Ablehnung zuteil würde.

Die Schrift fand kaum Beachtung. Die einzige Reaktion war mein Ausschluss aus dem Vorstand des U-Bahn-Vereins wegen mangelnder U-Bahn-Gläubigkeit . . .

Verlegenheit nach der Abstimmung

Dem Zürichervolk war eine unklare, zwiespältige Vorlage unterbreitet worden, die allzusehr nach Kompromiss aussah. Das Urteilsvermögen der Bevölkerung hatte man krass unterschätzt. Ein prominenter Politiker, Nationalrat Dr. Erwin Akeret, Winterthur, gab der Hoffnung Ausdruck, dass sich die Behörden nach der erlittenen Abfuhr nicht in den Schmollwinkel verzögen, sondern gemeinsam mit den SBB die Initiative für eine möglichst baldige Realisierung eines S-Bahn-Systems ergreifen würden. In Anbetracht der unwürdigen Verhältnisse auf der Glattalllinie war der Gemeindepräsident von Dübendorf, Dr. Ernst Bosshard, schon ein halbes Jahr vor der Abstimmung an die Behördendelegation mit dem Ersuchen gelangt, eine separate Abstimmungsvorlage für den Bau der Zürichberglinie durch SBB und Kanton so rechtzeitig auszuarbeiten, dass diese bei negativem Volksentscheid im Mai 1973 noch im gleichen Jahr dem Volk unterbreitet werden könnte. Die Behördendelegation mochte dieses Anliegen in ihrem unerschütterlichen Glauben an den positiven Abstimmungsausgang wohl als unpassend oder gar als zynisch erachtet haben; jedenfalls leistete sie ihm keine Folge.

Am Tag nach der Abstimmung reichte Kantonsrat Max Korthals, Dübendorf, eine Motion ein, welche vom Regierungsrat unverzüglich neue Verhandlungen mit dem Bund und den SBB über die rasche Erstellung des Zürichberglinien-Systems (S-Bahn) verlangte. Regierungsrat Hans Künzi erklärte sich bereit, die Motion entgegenzunehmen, machte aber darauf aufmerksam, dass nun vorerst das Problem des Regionalverkehrs auf breiter Basis erneut überprüft werden müsse. Er reichte im Nationalrat eine Interpellation ein, mit der er sich erkundigte, wann die SBB frühestens mit dem Bau des Zürichbergprojektes beginnen und mit Beiträgen des Bundes rechnen könnten.

Der Stadtrat von Zürich erachtete eine neue Vorlage für eine U-Bahn nunmehr als aussichtslos. Die Behördendelegation wurde aufgelöst und dann neu organisiert mit Regierungsrat Hans Künzi als Präsident. Der Verein «Pro Zürichberglinie» war gewillt, seine Arbeit fortzusetzen; dass man in der Abstimmungsvorlage die S-Bahn

mit der U-Bahn gekoppelt hatte, erkannte er jetzt als Fehler. Und um die «Gesellschaft zur Förderung einer Zürcher Untergrundbahn» war es ruhig geworden.

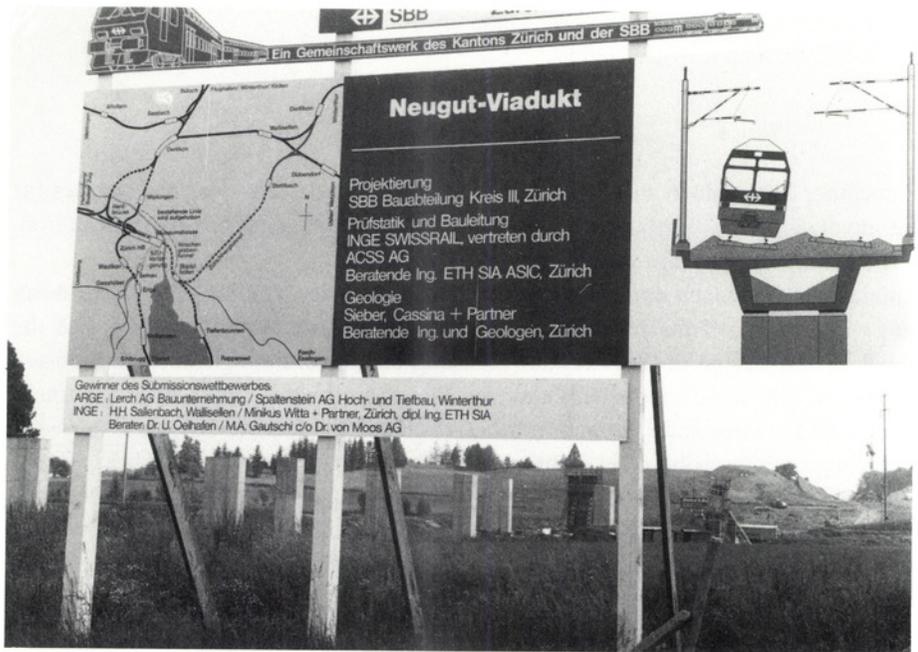
Jetzt trat eine lange Stille hinsichtlich des öffentlichen Regionalverkehrs ein. Derweil verschlimmerten sich die Verkehrsverhältnisse auf Strasse, bei Tram und Bahn zusehends. Was noch florierte, war einzig der Strassenbau. Zu den seit langem bestehenden unangenehmen Problemen traten neu auch solche der Umwelt; man war daran, die nachteiligen Auswirkungen von Lärm und Luftverpestung zu erkennen.

Da sich die Kosten durch den Wegfall der U-Bahn drastisch reduzieren liessen, nämlich von 1710 Millionen Franken für beide Bahnen auf 655 Millionen für die S-Bahn, also auf etwa 38 Prozent, wuchs in der Bevölkerung die Meinung, dass dem Bau einer S-Bahn eigentlich nichts mehr im Wege stände; das Projekt lag ja vor. Doch wer würde jetzt für die Kosten aufkommen?

<i>Kostenverteilung in Millionen Franken</i>	<i>Bund</i>	<i>Kanton</i>	<i>Stadt Zürich*</i>
U-Bahn + S-Bahn, bisher	570	570	495
S-Bahn allein, analog	262 40 %	393	—
1974 wollten noch zahlen	?	200	—

* ohne die vier U-Bahn-Landgemeinden

Die unbestimmte und geringe Bereitwilligkeit zur Kostentragung löste eine grosse Enttäuschung im Verein «Pro Zürichberglinie» und dann beim Volk aus. Es war unverständlich, wieso die Kostenanteile, welche sich durch den Wegfall der U-Bahn für den Bund auf 46 Prozent und den Kanton auf 69 Prozent verminderten, nun plötzlich nicht mehr sollten aufgebracht werden können. Dass die Stadt Zürich völlig abseits stand mit der Begründung, die S-Bahn nütze ihr wenig, war halbwegs verständlich. Dass aber Bund und Kanton sich um ihre Pflicht drücken wollten, erregte Unmut und Empörung. Wenn das Geld wirklich nicht vorhanden war, so war das Volk also mit der seinerzeitigen Abstimmungsvorlage zum Narren gehalten worden. War dem aber nicht so, und das Geld war da, dann deutete das Verhalten von Bund und Kanton auf schlechten Willen hin. Eine häufig geäusserte Erklärung war, dass die Obrigkeit sich am Volk nun dafür rächen wolle, dass es ihren Willen missachtet habe. Die Stimmung war längere Zeit von Zweifeln, Misstrauen und Resignation geprägt.



Die Bautafel beim Neugut-Viadukt erläutert das Baugeschehen. Darunter erkennt man einzelne Tragpfeiler und hinten den Einschnitt für den Föhrlibuck-Tunnel (Juni 1986).

An Ort treten macht ärgerlich

In keiner andern Region waren die Anstrengungen so gross, der S-Bahn doch noch zum Durchbruch zu verhelfen, wie im Glattal und im Zürcher Oberland. Dübendorf war zum Schwerpunkt der Zürichberglinie geworden durch die zu errichtende Haltestelle Stettbach an der Grenze von Zürich und Dübendorf. Von diesem Bahnhof versprach man sich eine wesentliche Belebung des öffentlichen Verkehrs und eine Erleichterung in den Beziehungen zur Innenstadt von Zürich. Mancher Ansporn zum Weitermachen ging nunmehr von Dübendorf aus.

Im Januar 1974 veranstaltete der Verein «Pro Zürichberglinie», dem bereits etwa die Hälfte aller Zürcher Gemeinden angehörte, unter der rührigen Leitung von Max Korthals und zusammen mit dem Gemeinderat eine öffentliche Kundgebung in Dübendorf, an welcher Regierungsrat Hans Künzi die traurige Finanzsituation darlegte und mitteilte, dass vorläufig eine neue Abstimmungsvorlage noch in weiter Ferne liege. Der Verein richtete eine Eingabe an Bundesrat Willy Ritschard für eine rasche Inangriffnahme der Probleme des zürcherischen Regionalverkehrs. Die

Einwohner Dübendorfs fassten eine Resolution zuhanden des Regierungsrates für die unverzügliche Ausarbeitung einer neuen, diesmal einzig die S-Bahn betreffenden Abstimmungsvorlage.

An einer bald hernach durchgeführten Veranstaltung des Vereins «Pro Zürichberglinie» in Volketswil machte Werner Latscha, Generaldirektor der SBB, auf die missliche Finanzlage des Bundes aufmerksam, die es verunmögliche, einen Posten zur Förderung des Regionalverkehrs ins Finanzprogramm 1974–1979 aufzunehmen. Übrigens bestände beim Bund die Ansicht, dass das Wachstum der grossen Agglomerationen wohl nicht gebremst, doch schon gar nicht gefördert werden sollte, auch dann nicht, wenn es sich wie in Zürich bei der S-Bahn um die Deckung eines Nachholbedarfs handle. Es kam der Eindruck auf, dass es sich bei der scheinbaren Schwierigkeit zur Finanzierung der Zürcher S-Bahn weniger um ein Problem des Geldes als des Willens handle.

Das mühsame Hin und Her dauerte Jahre. Im Kantonsrat wurden mehrere Vorstösse eingebracht, aus denen sich mehr Enttäuschung als Fortschritt ergab. Man erwog Etappenlösungen für die S-Bahn und liess sie wieder fallen, da sie für sich allein keinen wirtschaftlichen Erfolg gezeitigt hätten. Vom Ausbau bestehender Linien des künftigen S-Bahn-Netzes als Vorleistungen wollte man absehen, da der Hauptbahnhof kaum zusätzlichen Verkehr aufzunehmen vermochte. Der Bund verhielt sich in bezug auf einen Beitrag unentwegt ablehnend, und der Kanton hielt an seiner Beitragsofferte von «200 Mio. Franken und nicht mehr» fest. Auch der Versuch, die S-Bahn-Bauten unter dem Titel «Arbeitsbeschaffung» ins Programm aufzunehmen, scheiterte. Daneben erlebte der Strassenbau eine Blütezeit sondergleichen.

Das Verkehrsfonds-Gesetz als Ausweg aus der Sackgasse

Im Jahre 1975 machte Regierungsrat Hans Künzi die halbwegs erfreuliche Mitteilung, dass das Projekt für die Zürichberglinie bereits baureif vorliege, doch sei die Ausführung aus finanziellen Gründen noch immer blockiert. Einen Hoffnungsschimmer brachte dann aber der Ustermer Gemeinderat Paul Stopper ins Dunkel mit seinem Vorschlag, es solle eine Initiative zur Schaffung eines Finanzierungsgesetzes lanciert werden. Ein hauptsächlich aus Kantonsräten bestehendes Initiativkomitee erarbeitete unter der Leitung von Ullin Streiff einen Entwurf zuhanden der

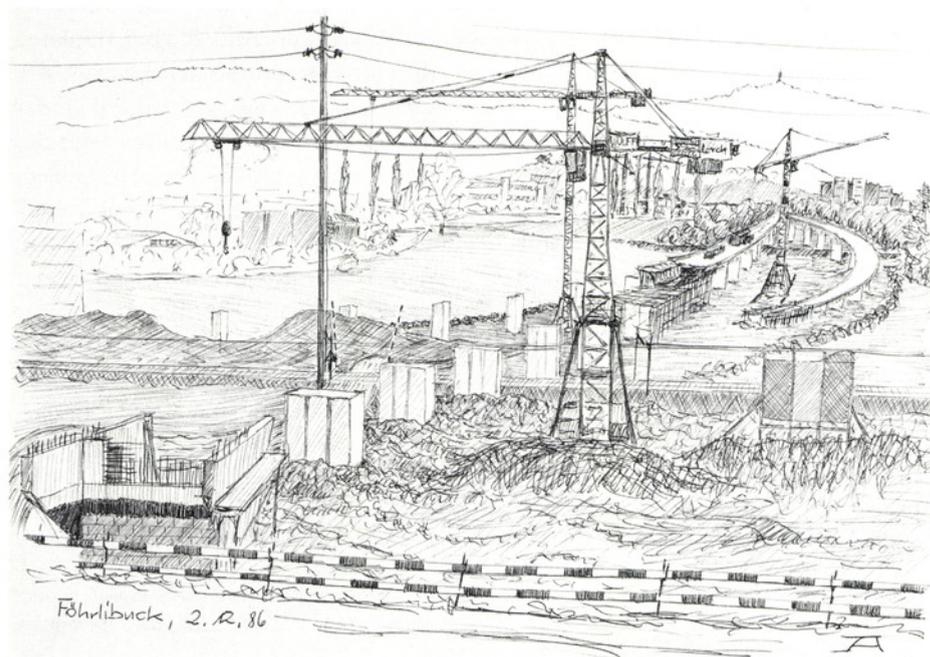
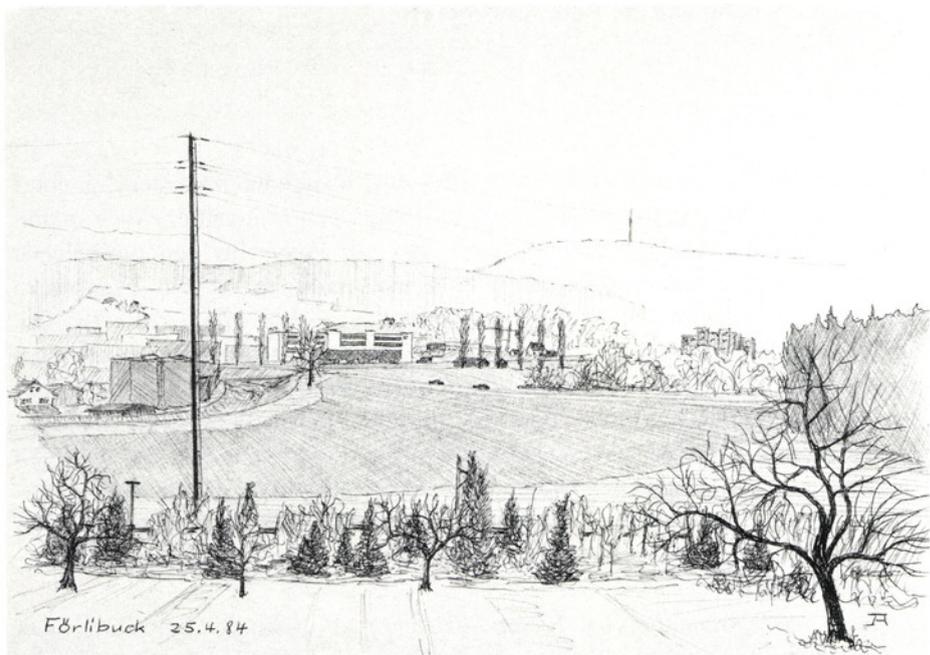
Fraktionen des Kantonsrates. Der Verein «Pro Zürichberglinie», zu jener Zeit unter der Präsidentschaft von Kantonsrat Walter Kyburz, Rüti, unterstützte diese parlamentarische Initiative. Sie lautete dahin, dass ein Fonds für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden solle, der jährlich mit mindestens 40 Mio. Franken zu speisen wäre und hauptsächlich der Finanzierung der S-Bahn zu dienen hätte. Die Initiative wurde von Walter Kyburz mit Vehemenz vor dem Kantonsrat vertreten und verteidigt. Er stiess auf teilweise scharfen Widerstand, vor allem jener Kreise, die dem Strassenbau huldigten. Auch der damalige Finanzdirektor des Kantons, Albert Mossdorf, war dem Vorschlag nicht zugetan und lehnte ihn als «unechten Fonds» und «gesetzgeberischen Leerlauf» ab. Die Mehrheit der Kantonsräte unterstützte jedoch diese Initiative, entgegen dem Willen des Regierungsrates, der offensichtlich noch immer unter dem Ressentiment aus dem seinerzeitigen Abstimmungsdebakel litt.

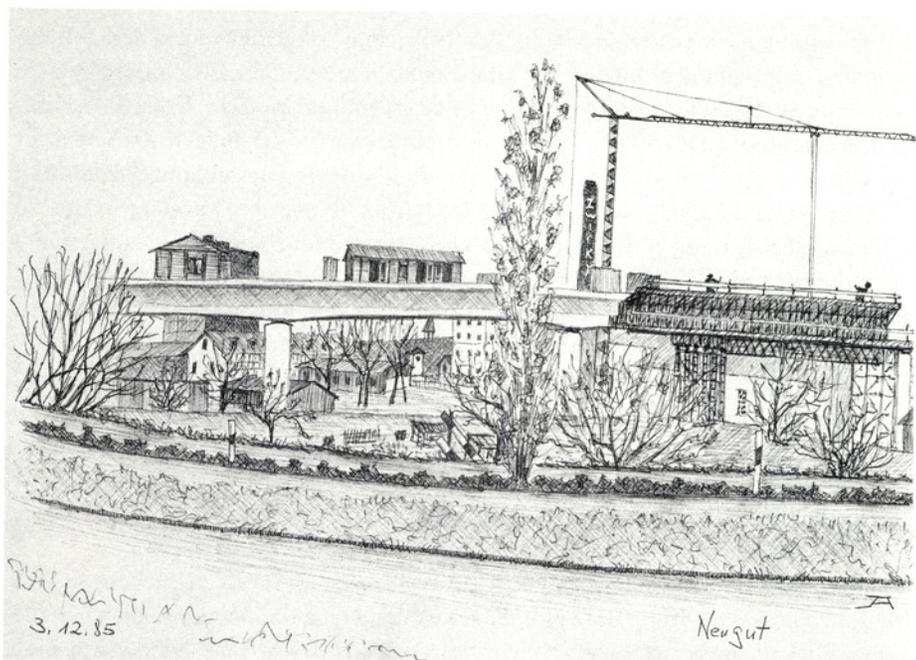
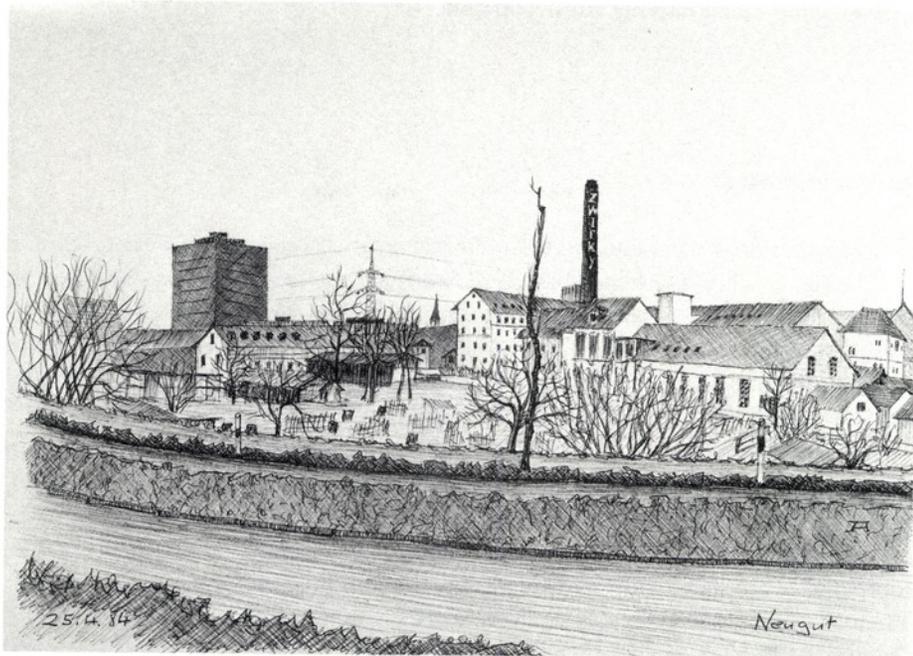
Auf die Volksabstimmung vom 2. April 1978 hin gab es wenig Opposition, oder dann nur ganz tendenziöse. Alle Verkehrsverbände, auch der Touring-Club und der Automobil-Club, unterstützten die Vorlage. Das Verkehrsfonds-Gesetz wurde im Kanton gut angenommen; alle Bezirke mit Ausnahme von Andelfingen stimmten zu. Auffallend war, dass in der Stadt Zürich eine gute Zweidrittelsmehrheit ja sagte. Damit war eine grosse Hürde genommen. Wenigstens der kantonale Anteil an der S-Bahn war jetzt reichlich gesichert. Wäre diese Initiative nicht ergriffen oder das Gesetz abgelehnt worden, so wäre die Zürcher S-Bahn mit grösster Wahrscheinlichkeit nie entstanden. Ihre Verfechter hatten damals genug, hatten übergenugt von all diesen Widerlichkeiten bei der Verfolgung ihres Ziels und der jahrelangen Trödelei; sie hätten die Flinte wohl ins Korn geworfen. Walter Kyburz hatte mit seiner Initiative und Beharrlichkeit die Rolle Winkelrieds übernommen und das Projekt S-Bahn gerettet. Er trat schon vor der Volksabstimmung aus gesundheitlichen Gründen aus dem Kantonsrat und in der Folge als Präsident des Vereins «Pro Zürichberglinie» zurück. Als neuer Präsident folgte ihm Nationalrat Konrad Basler.

Seiten 48/49

Die folgenden vier Bilder führen die optischen Veränderungen im Glattal durch den Bau des Neugut-Viadukts eindrücklich vor Augen. Im ersten Bildpaar geht der Blick vom Föhrlibuck gegen Stettbach: oben im April 1984, unten im Dezember 1986.

Das Bildpaar «Neugut» zeigt die Sicht von der Überlandstrasse gegen das Zwicky-Areal, einmal im April 1984 und dann im Dezember 1985. Die auf dem Viadukt hier noch fehlenden Brüstungen werden das Gesichtsfeld weiter einengen.





Der Variantenstreit

Als wären der Schwierigkeiten und Ärgernisse nicht schon genug gewesen, schoss, um das Mass voll zu machen, Mitte 1977 Störfeuer aus der Gemeinde Wallisellen und dem Stadtquartier Oerlikon; die Stadtzürcher Behörden standen zur Mithilfe auf Pikett mit Gewehr bei Fuss: Man wollte einen geänderten Verlauf der Zürichberglinie. Im Gegensatz zu dem seit zehn Jahren festgelegten Weg über Stadelhofen und Stettbach (Ostvariante) sollte die Zürichberglinie vom Hauptbahnhof in einem neuen Tunnel zum Bahnhof Oerlikon verlaufen und dann auf den bestehenden SBB-Gleisen nach Wallisellen und darüber hinaus führen (Westvariante). Neue Gebiete hätte man damit bahnmässig nicht erschlossen, die Tunnelkapazität zwischen Hauptbahnhof und Oerlikon war damals ausreichend, und der überlastete Knotenpunkt Oerlikon wäre nicht entlastet, sondern noch mehr belastet worden. Offenbar war der seit langem festgelegte Zürichberglinienverlauf den Orten Oerlikon und Wallisellen ein Dorn im Auge, weil man sich umfahren und ignoriert vorkam. Der Vorschlag «West» wurde aber allgemein als Fehlschuss erachtet und als Quertreiberei zur Verhinderung des offiziellen Projektes oder der S-Bahn überhaupt empfunden; er fand weder Glauben noch wesentliche Beachtung. Um die Sache zu einem baldigen und günstigen Ende zu führen, rief Dr. Ernst Bosshard, Stadtpräsident von Dübendorf – diese Gemeinde war in der langen Zwischenzeit vom Dorf zur Stadt geworden –, alle Gemeindepräsidenten des oberen Glattals und des Zürcher Oberlandes dazu auf, sich weiterhin hinter die Variante «Ost» zu stellen, da die Variante «West» lediglich den Sonderinteressen der Einzugsgebiete von Wallisellen und Oerlikon diene. Allmählich entschied sich die Behördendelegation, dann der Regierungsrat und schliesslich auch der Kantonsrat, bei «Ost» zu bleiben und «West» abzuschreiben.

Ein Jahr lang hatte der Spuk «West» gedauert. Damit waren auch wieder Zeit und Nerven verlorengegangen.

Der Ausbau der Glattallinie auf Doppelspur

Die Glattallinie war seit ihrer Erstellung ab Wallisellen einspurig geblieben, so dass eine Fahrplanverbesserung trotz grosser Notwendigkeit kaum mehr möglich und die Störanfälligkeit gross war. Im Rahmen des Ausbaus des S-Bahn-Netzes war eine

Doppelspur vorgesehen, doch konnte diese Massnahme infolge der unabsehbaren Verzögerung der S-Bahn kaum mehr weiter hinausgeschoben werden.

Anfang 1976 bildete sich auf die Initiative von Gemeinderat Paul Stopper, Uster, ein Initiativkomitee «Pro Glattallinie», um eine Volksinitiative zur Mitfinanzierung des Ausbaus dieser Linie durch den Kanton zu lancieren; mit Bundesgeldern wurde schon gar nicht mehr gerechnet. Die Initianten schlugen zwischen Wallisellen und Rapperswil eine Erweiterung mit Doppelspurinseln und mit Anpassung der anliegenden Bahnhofanlagen sowie einen kantonalen Kostenbeitrag von 130 Millionen Franken an die SBB vor. Der Finanzvorschlag mass sich an den ungeheuren Beiträgen des Kantons für den Strassenbau. Der Verein «Pro Zürichberglinie» konnte sich im Hinblick auf die Engpässe Oerlikon und Hauptbahnhof vorerst nicht zu einer Unterstützung der Initiative entschliessen.

Bald aber hatte das Initiativkomitee die für eine Volksinitiative notwendige Unterschriftenzahl beisammen. Der Regierungsrat befasste sich 1978 damit. Er schlug im Gegensatz zur Initiative einen durchgehenden Doppelspurausbau zwischen Dübendorf und Uster vor und war bereit, zwei Drittel dieser Kosten zu übernehmen. Der Kantonsrat dehnte den Doppelspurausbau dann aber auf die Strecke Wallisellen–Uster aus. Hierzu wurde vom Volk ein Kredit von 49,6 Millionen Franken an die Gesamtkosten von 74,4 Millionen Franken gefordert; ein Drittel der Kosten ging zulasten der SBB.

Das Volk stimmte am 18. Februar 1979 der Vorlage im ganzen Kanton im Verhältnis von 5:1 zu. Jeder Bezirk hatte einen grossen Ja-Stimmen-Anteil, der Bezirk Uster einen solchen von 91 Prozent. Auch in der Stadt Zürich war die Zustimmung gross. Das günstige Ergebnis durfte als Signal für das weitere Vorgehen gewertet werden.

Weiteres Rasten und Rosten der S-Bahn

Mit der Annahme des kantonalen Verkehrsfonds-Gesetzes im April 1978 war der Weg zur Finanzierung des kantonalen Anteils an der S-Bahn geebnet, und die Abstimmung über die Doppelspur Wallisellen–Uster zeigte das Einverständnis des Volkes mit dem Eisenbahnbau deutlich auf. Das waren grosse Fortschritte in Richtung Zürcher S-Bahn! Es sollte aber immer noch Jahre dauern bis zur Abstimmung über ihre Realisierung.

Das ungelöste Problem war weiterhin der Bundesbeitrag, der einfach nie zugesichert wurde. Eine gewisse Rolle spielte hierbei auch die Tatsache, dass es mit der

Gesamtverkehrskonzeption, also mit der schweizerischen Verkehrsplanung, nicht vorwärtsgehen wollte. Über dieses Thema führte der Verein «Pro Zürichberglinie» eine öffentliche Veranstaltung durch, an welcher der Präsident der Gesamtverkehrskommission, Nationalrat Alois Hürlimann, referierte. Er konnte auch nicht weiterhelfen angesichts des prekären Zustandes der Bundeskasse. Allmählich ergab sich der Eindruck, dass man in Bern das reiche und ungeliebte Zürich ganz gern hängen und zappeln lasse.

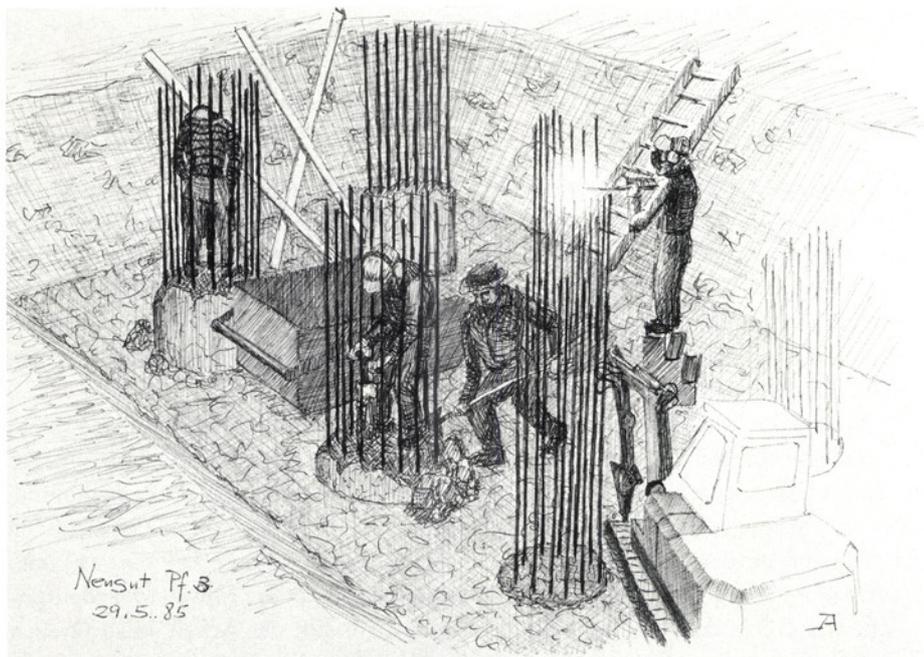
Es kam nun die Ansicht auf, der Kanton Zürich sollte den Bundesanteil bevorschussen, um den gordischen Knoten zu lösen. Eine entsprechende Initiative hatte man ausgearbeitet, dann aber vorläufig nicht weiterverfolgt.

Es wurde nochmals gründlich abgeklärt, welches die Einstellung des Zürcher Stadtrates zur S-Bahn sei und ob er nicht doch bereit wäre, einen finanziellen Beitrag zu leisten. Eine Besprechung führte zu keinem Ergebnis. In Anbetracht der sich verschlechternden Finanzlage der Stadt liess sich der Stadtrat zu nichts engagieren.

Gewisse Leistungen zugunsten der S-Bahn erbrachte die Stadt Zürich aber doch. Die Haltestelle «Hardbrücke» auf Stadtgebiet fiel in finanzieller Beziehung in ihren Aufgabenbereich. Die Käferberglinie wurde von den SBB mit dem Hauptbahnhof verbunden, und beim Durchgang unter der angehobenen Hardbrücke errichtete man die neue Station an der Verbindung Hauptbahnhof–Oerlikon. Bis dahin war das von Eisenbahnlinien kreuz und quer durchzogene Industriequartier ohne eigene Haltestelle geblieben.

Obschon das Verkehrsfonds-Gesetz nun in Kraft war, wollte es mit der Abstimmung über die S-Bahn nicht weitergehen. Das Jahr 1978 ging zu Ende, und man setzte alle Hoffnung auf das Jahr 1979. Es blieb immer alles am Bundesbeitrag hängen. Es fand nochmals eine Besprechung in Bern, diesmal zwischen den Regierungsräten Hans Künzi, Jakob Stucki und Albert Siegrist mit den Bundesräten Willy Ritschard, Georges-André Chevallaz und Hans Hürlimann, statt. Das Resultat war enttäuschend; man war keinen Schritt weitergekommen. In Bern litt man damals offenbar unter dem Schreck der Kostenüberschreitung beim Furkatunnel. Die Glaubwürdigkeit der Landesregierung erlitt in Zürich eine beträchtliche Einbusse. Auch bei der Generaldirektion der SBB wurde die peinliche Situation bedauert.

Der Präsident des Vereins «Pro Zürichberglinie», Nationalrat Konrad Basler, bemühte sich, von Bern wenigstens die Zusage zu erhalten, dass der Kanton Zürich



Die Widerlager der Viadukt-Pfeiler sitzen auf je 6 beziehungsweise 4 Bohrpfählen von 12 bis 21 Meter Länge. Auf dem Bild werden die Pfählenden für das Betonieren des Widerlagers vorbereitet.

im Falle einer Vorfinanzierung des Bundesanteils durch eigene Mittel im nachhinein nicht schlechter behandelt werde als alle anderen Kantone.

Auch das Jahr 1979 ging resultatlos vorbei, und die Hoffnung übertrug sich auf 1980. Im Kantonsrat gab die S-Bahn, die nicht vom Fleck kommen wollte, viel Diskussionsstoff ab. Im Volk verkümmerte das S-Bahn-Thema in inhaltloser Plauderei und in der Presse im leeren Geschreibsel. Der Glaube an die S-Bahn war im Schwinden begriffen; sie begann, Rost anzusetzen. Die politischen Parteien traten zwar immer wieder für ein Vorwärtskommen ein, und die einschlägigen Vereine, auch jene des Strassenverkehrs, wunderten sich zunehmend über den Stillstand der Dinge. Dem Regierungsrat wurde der Vorwurf gemacht, er verberge sich nun tatenlos hinter dem negativen Entscheid des Bundesrates.

Im Laufe des Jahres 1980 setzte sich beim Regierungsrat doch die Erkenntnis durch, dass die Zürichberglinie auch ohne Bundesbeitrag gebaut werden könnte; sollte dieser dann doch eintreffen, so würde er in der Staatsrechnung in der Rubrik «Wunder» verbucht. Mit dem Verkehrsfonds wäre der Bau der Bahnlinie möglich,

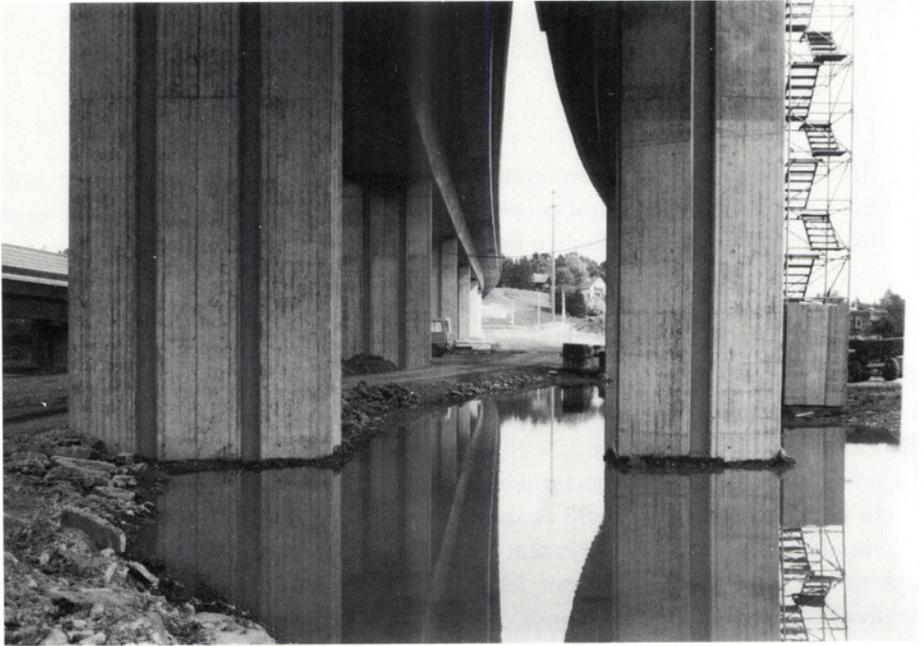
auch wenn zeitweise eine Unterdeckung in Kauf genommen werden müsste. Der Regierungsrat unterbreitete nun dem Kantonsrat einen Antrag über die Bewilligung eines Staatsbeitrages für den Bau einer S-Bahn im Kanton Zürich, wobei die SBB zur Leistung eines «Interessenbeitrages» bereit waren. Gegen Jahresende setzte der Kantonsrat eine vorberatende Kommission mit Kantonsrat Kurt Müller als Präsident ein. Auch das Jahr 1980 war somit ohne Volksabstimmung verstrichen, so dass 1981 zum Jahr der Hoffnung wurde.

Die Kommission prüfte die Vorlage mit äusserster Gewissenhaftigkeit und Akribie. Es musste auch noch ein Vertrag zwischen SBB und Kanton hinsichtlich Mitspracherecht des letzteren bei der Bauausführung erarbeitet werden. Die Volksabstimmung über die S-Bahn war ursprünglich auf September 1981 angesetzt, doch trat die Kommission für eine Verschiebung auf Ende 1981 oder Anfang 1982 ein, was dann zu erneuter Verärgerung der so oft enttäuschten Bevölkerung führte. Der Stadtpräsident von Dübendorf rief die Kommission deshalb auf, die Arbeit so zu fördern, dass der vorgesehene Termin eingehalten werden könne.

Als endgültiger Zeitpunkt für die Volksabstimmung wurde endlich der 29. November 1981 unwiderruflich festgenagelt. Um ihn einzuhalten, forderte man die Kommission auf, neue Anregungen und Bedenken nun nicht mehr zu berücksichtigen. Als Letztes wurde nochmals ein Störfieber aus Wallisellen abgegeben, das sich dann aber als Strohfeuer herausstellte. Im Hinblick auf die landschaftlichen Veränderungen durch den Damm und den Viadukt der S-Bahn-Linie zwischen Stettbach und Dietlikon hätte nämlich erwogen werden sollen, die Bahn dort unterirdisch zu verlegen, was sich jedoch vor allem aus Rücksicht auf die Grundwasserverhältnisse als unmöglich erwies.

Endlich die S-Bahn-Abstimmung!

Nach dem negativen Volksentscheid über die gekoppelte U+S-Bahn verstrichen achteinhalb Jahre. Unzählige Gespräche, Sitzungen und Veranstaltungen kostete es, um einem attraktiven Regionalverkehrsmittel zum Durchbruch zu verhelfen. Viele davon fanden in Dübendorf statt, wo das Interesse an der S-Bahn besonders gross war: Öffentliche Veranstaltungen und Vereinszusammenkünfte meist im Hotel Bahnhof, Vorstandssitzungen des Vereins «Pro Zürichberglinie» vorwiegend im Restaurant Jägersburg. Die Bevölkerung erfuhr durch die Presse periodisch über



*Pfeiler-Landschaft unter dem Neugut-Viadukt. Links der Hauptviadukt, rechts die Auffahr-
rampe von Dübendorf her.*

die Sachlage und die Vorgänge, hauptsächlich im «Amtlichen Anzeiger». Dabei wurde auch versucht, die jeweilige unterschiedliche Stimmung wiederzugeben. Das Einstehen der Bevölkerung für die S-Bahn und der ausdauernde Einsatz zahlreicher Dübendorfer trug bestimmt viel zum endlichen Gelingen des grossen Werkes bei. Die Annahme der S-Bahn-Vorlage im Kantonsrat erfolgte mit 98 zu 10 Stimmen. Alle Fraktionen waren dafür. Die Sitzung am 22. Juni 1981 nahm fast den ganzen Tag in Anspruch. Neue Gesichtspunkte wurden kaum mehr vorgebracht. Zur Vorbereitung der Volksabstimmung und zwecks Orientierung der Bevölkerung wurde ein Koordinationskomitee «S-Bahn für alle» ins Leben gerufen mit alt Bundesrat Ernst Brugger als Präsident. Als fördernde Vereine betätigten sich ausser dem Verein «Pro Zürichberglinie» auch der Verein «Pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich», der aus dem seinerzeitigen Verein der U-Bahn-Befürworter hervorgegangen war und dessen Präsidium seit 1976 Kantonsrat Hans Oester innehatte. Alle politischen Parteien gaben zustimmende Parolen heraus. Nun erkannte auch der Stadtrat von Zürich die Vorteile der S-Bahn im Zusammenwirken mit den Verkehrsmitteln der VBZ; Stadtpräsident Sigmund Widmer empfahl mit Überzeugung die Annahme. Vor der Abstimmung fuhr ein Ausstellungszug der SBB von Ort

zu Ort und orientierte die Bevölkerung von Stadt und Land über das grosse Vorhaben. Die Abstimmung betraf gemäss Weisung die Erstellung einer 11 km langen Neubaustrecke vom unterirdischen Bahnhof Museumstrasse über Stadelhofen–Zürichbergtunnel–Stettbach nach Dietlikon zwecks Einrichtung einer S-Bahn im Kanton Zürich. Es wurde ein Kredit von 523 Millionen Franken, entsprechend 80 Prozent der Gesamtkosten von 653 Millionen Franken, verlangt. 130 Millionen Franken, entsprechend 20 Prozent, hatten die SBB zu tragen. Die Weisung zeichnete sich durch Klarheit und Sachlichkeit aus.

Das Zürchervolk stimmte am 29. November der S-Bahn überzeugt zu, fast alle Bezirke mit etwa Dreiviertelsmehrheit der Stimmen. An der Spitze aller Gemeinden stand Greifensee mit nahezu 90 Prozent Ja-Stimmen. In der Stadt Zürich nahmen alle Stadtkreise mit 64 bis 78 Prozent an. Nur drei der 171 Gemeinden lehnten ab, jedoch nur schwach: Benken mit 50,2 Prozent, Truttikon mit 51,0 Prozent und Wallisellen mit 51,8 Prozent Nein-Stimmen.

Das Abstimmungsergebnis war ein eigentliches Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr und zur Eisenbahn und insbesondere eine Kundgebung für die Zürcher S-Bahn. In diesem Bewusstsein konnte endlich von den vielen Worten zu Taten geschritten werden.

Der vorgezogene Halbstundentakt

In einem grösseren Artikel im «Amtlichen Anzeiger» legte ich am 11. Juni 1982 dar, dass die Einführung des starren Fahrplanes zwei Jahre zuvor der Glattallinie wesentliche Vorteile bezüglich der Anschlüsse auf die Fernzüge gebracht habe. Doch hatte ich noch andere Erwartungen und Wünsche: «Der Stundentakt tagsüber auf unserer Linie ist ungenügend und schafft zuweilen unbefriedigende Verhältnisse. Unser Vertrauen in die SBB geht so weit, dass wir auf den Zeitpunkt der Fertigstellung der Doppelspur bis Uster die Einführung des Halbstundentaktes erhoffen.»

Die Kreisdirektion III der SBB nahm dann in der Ausgabe vom 9. Juli 1982 hierzu Stellung: «... Herr Dr. Keller hat recht, wenn er den tagsüber geltenden Stundentakt auf der Ustermer Linie für verdichtungsbedürftig hält. Mit dem Volksbeschluss über den Bau der Zürcher S-Bahn ist denn auch sichergestellt worden,

dass mit der Eröffnung der Zürichberglinie die Glattallinie ganztägig von früh bis spät im Halbstundentakt bedient werden kann. Bis dahin dauert es aber noch acht Jahre, und so klären wir zurzeit ab, welche kurzfristigen Massnahmen sich schon vor 1990 ergreifen lassen. Als Stichtag haben wir den Fahrplanwechsel 1985 im Auge.»

Diese entgegenkommende Absicht von Kreisdirektor Hans Rudolf Wachter verdankte Stadtpräsident Dr. Max Trachsler. Und die SBB lösten ihr Versprechen ein: pünktlich mit dem Fahrplanwechsel 1985 setzte dann der Halbstundentakt ein.

Die S-Bahn kommt

Schon nach Eingang der ersten Resultate am Abstimmungstag war die Tendenz klar: Das Zürchervolk hatte sich für die S-Bahn entschieden. Das lange und oft ärgerliche Hin und Her hatte sich schliesslich doch gelohnt. Von jetzt an galt es, eine grosse Aufgabe der Lösung entgegenzuführen. Die zuständigen Fachleute, vorab der Direktor des Kreises III der SBB, Hans Rudolf Wachter, der Oberingenieur Max Glättli und der verantwortliche Projektleiter, Peter Zuber, machten sich mit Begeisterung und grossem Arbeitseinsatz ans Werk. Auch der zuständige Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor Hans Künzi, und sein Sekretär, Walter Diener, setzten sich von nun an unermüdlich und mit Überzeugung für diese dem Zürchervolk dienende Sache ein. Die Termine für die Detailprojektierung und für die Ausführung wurden knapp angesetzt, aber doch so, dass auch beim Auftreten unvoraussehender Schwierigkeiten der Zeitpunkt der Inbetriebnahme auf 1990 sichergestellt bliebe.

Die Vereine zur Förderung des öffentlichen Verkehrs hatten sich neu zu organisieren. Max Korthals als Gründer des Vereins «Pro Zürichberglinie» hielt einen Rückblick und dankte der Behörde und der Bevölkerung von Dübendorf. Der damalige Vereinspräsident, Konrad Basler, der sich an seinem Posten und als Nationalrat stets mit grosser Umsicht und viel Geschick für die oftmals beschwerliche Sache mit Leib und Seele einsetzte, nahm die Auflösung des Vereins vor, da dieser seine statutengemässe Aufgabe erfüllt hatte. Durch Zusammenlegung mit dem Verein «Pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich» bildete sich der neue Verein «Pro öffentlicher Verkehr Kanton Zürich» (VöV), dessen Aufgabengebiet die

Förderung des öffentlichen Verkehrs jeglicher Art im ganzen Kantonsgebiet sein sollte, standen doch noch einige wesentliche Volksabstimmungen in dieser Sache bevor. Präsident des neuen Vereins wurde Nationalrat Hans Oester. Als Fachmann gehörte ihm ETH-Professor Heinrich Brändli vom Institut Verkehrsplanung und Transporttechnik an. Der neue Verein übernahm auch die Rolle der Sektion Zürich der «Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr der Schweiz» (IGöV-CH), die seit Jahren mit gutem Erfolg für diese Aufgabe im ganzen Land wirkte. Der VöV Zürich behielt jedoch in seinem Tätigkeitsgebiet die Selbständigkeit bei.

Weitere Volksabstimmungen, die nach 1981 stattfanden, betrafen wichtige Ergänzungen zur S-Bahn und sind weiter hinten kurz gestreift. Für eine derselben, die Station «Uni», stammte der Vorschlag aus dem VöV. Diese Station und auch ein zweiter Riesbachtunnel waren im SBB-Projekt von 1973 zwar enthalten, wurden dann jedoch für die Vorlage 1981 herausgestrichen. Durch diese Verringerung des S-Bahn-Umfanges blieb der anzufordernde Kredit praktisch gleich hoch wie 1973, nämlich bei knapp über 520 Millionen Franken, obschon die Bauteuerung in den dazwischenliegenden Jahren beträchtlichen Umfang angenommen hatte. Der Verein liess den einzelnen Abstimmungsvorlagen seine Unterstützung durch Aufklärung der Bevölkerung, Bekanntmachung der Projekte und Aufruf zu deren Unterstützung.

Vorgängige und begleitende Bahnbauten

1962 wurde der Bau der beiden *Doppelspurstrecken am rechten Seeufer* in Angriff genommen. Die so ergänzte Linie konnte man dann, nach ihrer Betriebsaufnahme 1968 und in Anbetracht des Vorliegens eines Zürichberglinienprojektes, als erste S-Bahn-Linie bezeichnen.

1967 ging das *neue Stellwerk beim Zürcher Hauptbahnhof* in Betrieb.

Der Umbau des *Bahnhofs Altstetten* wurde vollendet.

Die Erstellung der *Käferberglinie* von Oerlikon nach Altstetten mit Käferbergtunnel und Viadukt war im Gange; sie kam vorerst für Personentransport nicht zur Anwendung.



Die Tunnelröhre durch den Föhrlibuck entstand segmentweise im Tagbau. Die Arbeiten begannen auf der Seite Dietlikon, und im Juni 1986 waren die ersten vier Segmente fertiggestellt. Das farbige Umschlagbild zeigt etwa den gleichen Bauzustand, aber von der andern Seite her gesehen.

1971 begannen die *Bauarbeiten an der Flughafenlinie*, deren Notwendigkeit 1969 erkannt worden war, unter dem Eindruck der unaufhaltsam steigenden Kapazität der Flugzeuge. Die Inbetriebnahme erfolgte 1977.

Im Zusammenhang mit dieser Linie und im Hinblick auf den seit langem vorgesehenen Ausbau der Linie ins Zürcher Unterland wurden die *Gleisanlagen im Bahnhof Oerlikon stark erweitert* und Niveauübergänge aufgehoben.

1975 setzte der *Ausbau der Linie ins Zürcher Unterland auf Doppelspur* ein, den man schon in den vierziger Jahren als notwendig erachtet hatte. Er erfolgte in Streckenetappen, zuerst Oerlikon–Glattbrugg, dann Niederglatt–Bülach, Oberglatt–Niederglatt, Glattbrugg–Rümlang und schliesslich Rümlang–Oberglatt, jeweils mit Erweiterung der Bahnhofanlagen. 1985 war die ganze Linie von Zürich bis Bülach auf Doppelspur befahrbar. Die eigentlichen Kosten der Bahnbauten fielen den SBB zu, da es sich um eine Schnellzuglinie handelt. Die Gesamtkosten aller Anlagen beliefen sich auf etwa 200 Millionen Franken.

1980 erfolgte der Beginn des *Doppelspurausbaus der Glattallinie* von Wallisellen bis Uster nach einer Projektierungszeit von 1½ Jahren mit erstem Spatenstich im Oktober in Schwerzenbach. Vorerst wurden die Gleise von Wallisellen bis Dübendorf verlegt, das neue Stellwerk in Dübendorf errichtet und die Bahnanlage ausgeweitet, wofür das altehrwürdige Restaurant Rosenbaum weichen musste.

Mitte 1983 konnte der Doppelspurbetrieb auf dieser Teilstrecke beginnen. In rascher Folge wurden die Strecken Dübendorf bis Schwerzenbach, Schwerzenbach bis Nänikon-Greifensee und von hier bis Uster auf Doppelspur erweitert und die erforderlichen Massnahmen im Bahnhofgebiet getroffen. Ende September 1984 war die gesamte Linie Wallisellen–Uster auf Doppelspur umgerüstet. Im gleichen Zeitraum erfuhr auch die Bahnhofanlage Wetzikon eine grosszügige Erweiterung.

Der Doppelspurausbau wirkte sich auf den Bahnbetrieb eindeutig günstig aus. Im Gegensatz zu vorher waren nun die Einhaltung des Fahrplanes die Regel und die Zugsverspätungen die Ausnahme. Schon vorher, beim Fahrplanwechsel 1982, war auf dem Netz der SBB der Taktfahrplan eingeführt worden, was sich in vielen Fällen, so auch auf der Glattallinie, als enormer Vorteil herausstellte, indem sich dadurch im Zürcher Hauptbahnhof vorzügliche Anschlüsse an die Fernzüge ergaben.

Auf Ersuchen aus Dübendorf wurde 1985 der durchgehende Halbstundentakt eingeführt, was sich weiterhin vorteilhaft auswirkte. Diese Massnahme erforderte aber grosse Anstrengungen seitens der SBB hinsichtlich der Beschleunigung der Züge. Um nicht wesentlich mehr Rollmaterial zu beanspruchen, war die Umlaufzeit der Züge stark zu verkürzen, nämlich auf der Strecke von Zürich nach Rapperswil von 60 bis 65 auf 49 bis 51 Minuten. Man erreichte dies durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Beschleunigung beim Anfahren sowie Verkürzung der Haltezeit auf den Stationen auf 20 bis 30 Sekunden. Damit wurde der Zugsbetrieb auf dieser Linie zum Testfall für die künftigen S-Bahn-Linien.

Der Ausbau der Glattallinie auf verdichteten und beschleunigten Bahnbetrieb erforderte die *Aufhebung sämtlicher Niveauübergänge* zwischen Wallisellen und Uster. Es waren mehr als 30 Kreuzungen Bahn/Strasse aufzuheben, zusammenzufassen und zu sanieren. Die Massnahmen gingen, je nach der Klassierung der

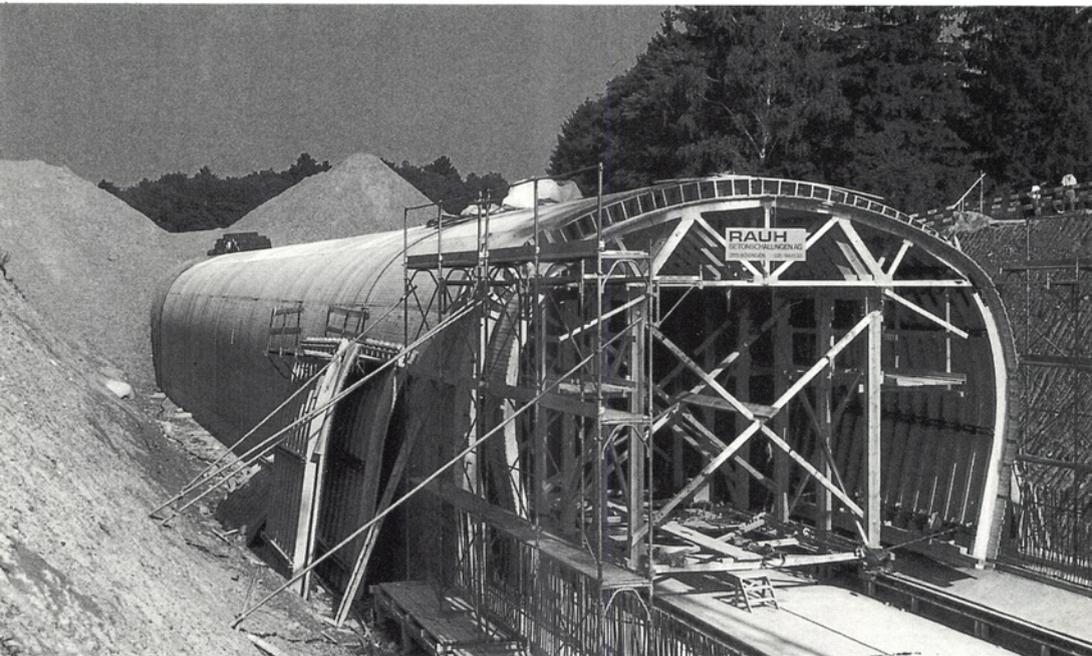
Die Zürcher S-Bahn und die Rolle Dübendorfs

Strassen, auf Kosten der Gemeinden oder des Kantons. Hierfür wurde den Stimmbürgern des Kantons ein Kreditgesuch für 38,6 Millionen Franken vorgelegt, das diese befürworteten. In Dübendorf handelte es sich um:

- Aufhebung der Kriesbachstrasse und Ersatz durch Personenunterführung.
- Verlängerung der Strassenunterführung Überlandstrasse und
- Erstellung einer Personenunterführung.
- Zentrale Personenunterführung beim Bahnhof.
- Aufhebung des Übergangs Oskar-Bider-Strasse und Ersatz durch Personenunterführung.
- Aufhebung des Übergangs Usterstrasse und Ersatz durch Strassenunterführung Schossacher.
- Aufhebung der Niveauübergänge Alte Gfennstrasse und Gfennstrasse und Ersatz durch Personenüberführung Schulweg.

In Uster ergab sich mit den Sanierungen ein Rückstand.

Der Föhrlibuck-Tunnel nähert sich dem glattseitigen Ende. Sein hinterer Teil ist bereits zugeschüttet (September 1986).



1982 konnte die *Käferberglinie für den Personenverkehr* in Betrieb genommen werden. Die Stadt Zürich leistete an den Bau des ersten Teils des Stationsausbaus Hardbrücke einen Beitrag von 6,9 Millionen Franken. Mit der Errichtung des Kurvenstücks zwischen der Station und der Käferberglinie ergab sich die Verbindung vom Hauptbahnhof über Hardbrücke nach Oerlikon, die vor allem der Weiterführung ins Unterland und zum Flughafen dient. Der Vollausbau der Haltestelle Hardbrücke erfolgte fünf Jahre später.

1983 begannen die *Erweiterungsarbeiten an der Unterführung der Langstrasse* unter den SBB-Gleisen in Zürich. Diese 90 Jahre alte Unterführung war ein Flaschenhals sowohl für den Strassen- als auch für den Bahnverkehr. Sie musste verlängert und verbreitert und das Lichtraumprofil durch Absenkung der Strasse erhöht werden. Da der Bahn- und auch der Strassenverkehr während der Bauzeit aufrechterhalten bleiben mussten, stellten sich hohe technische Anforderungen bei der Durchführung der Sanierung. Anfang 1986 waren diese schwierigen Arbeiten vollendet.

1985 nahmen die *Sanierungsarbeiten am 1500 m langen Riesbachtunnel* zwischen den Bahnhöfen Stadelhofen und Tiefenbrunnen ihren Anfang. Diese Massnahmen waren für den normalen Bahnbetrieb notwendig und gingen voll zulasten der SBB. Die meisten konnten nur nachts ausgeführt werden, da der Tunnel tagsüber dem Zugverkehr zu dienen hatte. Hauptsächlich war die Tunnelsohle auf das derzeitige Lichtraumprofil abzusenken. Schwierigkeiten und Verzögerungen ergaben sich dadurch, dass aus Rücksicht auf das Lärmempfinden der Anwohner das Gestein nicht mit dem hydraulischen Hammer abzubauen war, sondern mittels Expansionsmörtel gelockert werden musste.

Weitere Volksabstimmungen

Verlängerung der SZU zum Hauptbahnhof: 27. Februar 1983

Die Sihltal–Zürich–Üetliberg-Bahn (SZU) entstand 1973 aus der Fusion der Sihltalbahn mit der Üetlibergbahn. Beide Bahnen dienten in früherer Zeit vorwiegend Ausflugszwecken. Da sie, vom Bahnhof Selnau ausgehend, zuerst auf längeren

Strecken die Stadt Zürich durchqueren, wuchsen sie ins Siedlungsgebiet der Stadt hinein und hatten zunehmend auch Berufsverkehr zu bewältigen, die Sihltalbahn zusätzlich noch durch das Anwachsen der Vorortsgemeinden Adliswil und Langnau. In steigendem Masse machte sich die ungünstige Lage des Bahnhofs Selnau sowohl bezüglich des SBB-Netzes als auch des VBZ-Netzes bemerkbar.

Zur Bewältigung der steigenden Benützerzahlen wurden beide Bahnen stets auf gutem Ausbaustandard gehalten. Insbesondere die Sihltalbahn erhielt Rollmaterial und einen Fahrplan, mit welchen sie einer S-Bahn-Strecke kaum nachstand.

Das Verlangen, die Distanz von rund einem Kilometer zwischen Selnau und Hauptbahnhof durch Verlängerung der Bahnen zu überwinden, ist Jahrzehnte alt, und entsprechende Vorschläge waren zahlreich. Wohl besteht seit 1927 ein Gleis von der SZU-Station Giesshübel durch den gut 400 m langen Manesstunnel zum Bahnhof Wiedikon, doch wurde dieses ausschliesslich für den Güterverkehr erstellt und ist für einen regen Personentransport nicht ausbaubar.

In der Diskussion um die S-Bahn zeichnete sich deutlich ab, dass die SZU verkehrsmässig unbedingt ins S-Bahn-System einzugliedern und damit bis zum Hauptbahnhof zu führen sei. Hierfür kam nur eine unterirdische Verlängerung der beiden Linien in Frage, wozu sich als günstigster Weg das Sihlbett anbot. Da dieses aber beim Hauptbahnhof fast rechtwinklig auf das SBB-Areal zuläuft, ergab sich in diesem Bereich die Notwendigkeit einer scharfen 90-Grad-Kurve. Die Endstation liegt unter der Fussgängerebene Shopville, wo man beim Bau gewisse Vorarbeiten bereits geleistet hatte, da an dieser Stelle die U-Bahn-Station hätte entstehen sollen. Als Erschwerung bei der gemeinsamen Führung von Sihltal- und Üetlibergbahn wirken sich die unterschiedlichen Stromsysteme dieser Bahnen aus.

Der Finanzierungsmodus unterschied sich von jenem bei den SBB-S-Bahn-Linien dadurch, dass hier ein Bundesbeitrag zu erwarten war und die Anliegergemeinden Zürich, Adliswil, Langnau, Thalwil, Horgen und Uitikon einen Beitrag zu leisten hatten. An die Gesamtkosten von 105 Millionen Franken steuerte der Kanton die Hälfte bei. Am Abstimmungstag wurde dieser Kredit von der Kantonsbevölkerung mit Zweidrittelsmehrheit bewilligt. Auch die Stadt Zürich und die Landgemeinden stimmten ihrem Anteil zu. Durch die Eingliederung der SZU wird nun die Zürcher S-Bahn zweckmässig vervollständigt und bereichert.

Station «Uni»: 29. September 1984

Dass die Station «Seilergraben» (später «Uni/Seilergraben», dann «Uni») auf die S-Bahn-Abstimmung hin aus den Plänen gestrichen wurde, empfanden manche Kreise als unrichtig. Es wurde deshalb mit einer Einzelinitiative versucht, sie wieder in das Projekt aufzunehmen, was vor allem der Verein «Pro öffentlicher Verkehr im Kanton Zürich» und die SBB unterstützten. Der Regierungsrat verhielt sich ablehnend, unter anderem in der Meinung, es handle sich eher um ein Problem der Stadt Zürich; der Kantonsrat stimmte zu. Hauptsächlich die Sozialdemokraten erwiesen sich als Gegner, da sie vermuteten, dass diese Station in dieser Gegend die Mietzinse in die Höhe treiben würde. Der Zürcher Stadtrat war lange unentschlossen, und die Landgemeinden waren uninteressiert. Die SBB vertraten den Standpunkt «jetzt oder nie».

Nach langen Diskussionen wurde der Verteilerschlüssel für die Kosten festgelegt: Kanton 38,5, Stadt Zürich und SBB je 5, total 48,5 Millionen Franken. Die Volksabstimmung verweigerte sowohl dem Staatsbeitrag als auch dem Beitrag der Stadt Zürich die Zustimmung, wenn auch knapp. Es handelte sich um die einzige Ablehnung in der S-Bahn-Geschichte.

Hinterher zweifelte man, ob es politisch richtig war, die von Anfang an umstrittene Station «Seilergraben» aus der seinerzeitigen S-Bahn-Abstimmungsvorlage zu streichen. Die S-Bahn sei doch so hoch angenommen worden, dass die Neinstimmen, welche dieser Station gegolten hätten, die Gesamtvorlage bei weitem nicht zu Fall gebracht hätten. Doch der Regierungsrat handelte vernünftig, dem Volk eine Vorlage zu unterbreiten, die beste Voraussetzungen zur Annahme aufwies; denn es war die einzige und letzte Möglichkeit, zu einem Zürcher Bahnsystem zu gelangen, das dem öffentlichen Verkehr endlich zum Durchbruch verhalf.

Ausbau von drei S-Bahn-Strecken auf Doppelspur: 7. Dezember 1986

Um den Halbstundentakt auf der S-Bahn-Linie im Knonaueramt zu ermöglichen, mussten zwei Doppelspurinseln, die eine zwischen Urdorf und Oberurdorf, die andere zwischen Hedingen und Affoltern am Albis, erstellt werden. Da ein wesentliches Anwachsen des Pendlerverkehrs auf der Linie Zürich–Affoltern voraussehbar war, erschien es ratsam, schon ab 1990 den Halbstundentakt einzuführen.



Die fertiggestellte Überdeckung Föhrlibuck krönt ein behauener Findling, den der Walliseller Gemeindepräsident Paul Remund und der Dübendorfer Stadtpräsident Heinz Jauch am 30. Juni 1987 enthüllten. Die Überdeckung haben diese beiden Gemeinden finanziert und dafür 3,9 Millionen Franken aufgewendet. – Im Hintergrund ist der voll ausgebaute Neugut-Viadukt erkennbar.

Für das Zürcher Oberland wurde die Einführung von S-Bahn-Schnellzügen vorgesehen, wozu ein Doppelspurabschnitt zwischen Aathal und Wetzikon erforderlich war. Diese am stärksten belastete Linie des S-Bahn-Netzes vom Oberland nach Zürich verlangte eine beträchtliche Verdichtung des Fahrplans. Um die Fahrzeit zu verkürzen, wurde, als einzige Ausnahme im S-Bahn-Netz, die Führung von Regionalschnellzügen von Wetzikon nach Zürich, lediglich mit Halten in Uster und Stadelhofen, eingeplant. In den grossen Gemeinden zwischen Uster und Zürich, die von den Schnellzügen durchfahren worden wären, erregte diese Absicht keine Begeisterung, da man hier mit Recht die baldige Einführung des Viertelstundentaktes erwartete. Es wurde dann aber nachgewiesen, dass sich die Schnellzüge ins

Viertelstundenintervall der Regionalzüge einzufügen vermögen, und man stellte in Aussicht, den Fahrplan auf 1990 hin in diesem Sinne zu gestalten.

Die Kosten für alle drei Doppelspurstrecken beliefen sich auf 89,2 Millionen Franken, wovon der Kanton 72 Millionen zu übernehmen hätte. Der Vorlage erwuchs keine Opposition; die Zustimmung erfolgte mit 76 Prozent; in der Stadt Zürich, die an diesem Vorhaben nur am Rande interessiert war, sogar mit einem noch etwas höheren Anteil.

Aufhebung des Niveauüberganges beim Bahnhof Aathal: 6. September 1987

Zur Zeit der Abstimmung über den Doppelspurausbau auf der Strecke Wetzikon–Aathal war die Ausgestaltung der Bahnhofanlage Aathal, Gemeinde Seegräben, noch offen. Die SBB hatten damals einen durch Barriere gesicherten Niveauübergang auf der die beiden Gemeindeteile verbindenden Strasse vorgesehen. Damit wäre die Strasse, die zwar keinen dichten Verkehr aufwies, in der Stunde während etwa 25 Minuten unterbrochen worden. Ein abgeändertes Projekt mit einer Tieflegung der Bahn in einen 265 m langen Tunnel erstrebte die Trennung der Verkehrsanlage auf zwei Ebenen. An diese wesentlich teurere Massnahme hatte der Kanton einen Betrag von 19,26 Millionen Franken zu leisten. Dem Kredit wurde zugestimmt.

Erweiterung der S-Bahn-Station Hardbrücke: 6. September 1987

Zur Vervollständigung der Gleisanlage zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und Altstetten war auf die Inbetriebnahme der S-Bahn hin eine zweite Doppelspur erforderlich. Hierbei bot sich die Gelegenheit, die Haltestelle Hardbrücke, die bisher nur den Zügen nach Oerlikon diene, durch den Bau einer Haltestelle «Hardbrücke II» für die S-Bahn-Züge von und nach Altstetten zu ergänzen. Damit entsteht ein wichtiger Verknüpfungspunkt sowohl innerhalb des S-Bahn-Netzes als auch mit dem VBZ-Netz. Die Kosten sind mit über 20 Millionen Franken hoch, ist doch die Erstellung von Unterführungen und von Liftanlagen zwischen Unterführungs-, Bahn- und Busebene erforderlich. Die erweiterte Station Hardbrücke wird für die Stadtteile Industriequartier und Aussersihl zu einer wesentlichen Bedeutung

gelangen und dürfte dem Bahnhof Stadelhofen bald einmal kaum nachstehen. Die Erstellungskosten fielen der Stadt Zürich zu. Da diese Haltestelle aber auch eine regionale Funktion ausüben soll, war der Kanton zum Mittragen bereit, so dass den städtischen Stimmbürgern eine Kreditvorlage von 15 Millionen Franken unterbreitet wurde, die sie mit grossem Mehr in allen Stadtkreisen annahmen.

Das Tram kommt nahezu bis nach Dübendorf

Nachdem 1973 die U-Bahn, welche mit einem Seitenast Schwamendingen hätte bedienen sollen, in Ungnade gefallen war, stand dieses Stadtquartier, das mit mehr als 30 000 Einwohnern einer mittelgrossen Stadt gleichkam, weiterhin ohne Bahn- und Tramanschluss da; es musste mit Autobussen in dichter Folge vorliebnehmen. Nicht dass der erwähnte Mangel seit jeher bestanden hätte. Seit 1906 war Schwamendingen an die von einer privaten Gesellschaft betriebene Tramlinie Zürich–Oerlikon–Seebach über die Schwamendingerstrasse einspurig angeschlossen. Aber 1931 wurde die Tramlinie aufgehoben und durch Busbetrieb ersetzt.

1978 bewilligte die Stadtbevölkerung einen Kredit für eine Tramverbindung nach Schwamendingen. Der grossen Ausdehnung dieses Stadtquartiers entsprechend wurde die Tramlinie bis an den Rand der Überbauung in Richtung Dübendorf und, mit einer Verzweigung, in Richtung Wallisellen vorgesehen. Dem Vorhaben erwuchs wesentliche Opposition, hauptsächlich aus Schwamendingen selbst und auch aus dem Stadtkreis 11. Während sehr langer Jahre waren in diesem Gebiet ständig zahlreiche Strassenbauten im Gange; die Bevölkerung hatte nun endlich von der ewigen Bauerei genug. Ausserdem waren durch die Tramlinie gewisse Erschwernisse für den privaten Verkehr vorauszusehen. Eine Orientierungs- und Diskussionsveranstaltung für die Bevölkerung fand kurz vor der Abstimmung in Schwamendingen unter der Leitung von Kantonsrat Adolf Kurz, Dübendorf, statt. An der Abstimmung lehnte Schwamendingen den Kredit ab, doch von der Gesamtheit der Stadtbevölkerung wurde er angenommen.

Ein Bestandteil der Schwamendinger Tramlinie ist der von der Stadtbevölkerung 1971 bewilligte und als Vorausleistung für die U-Bahn erstellte 1,5 Kilometer lange Tunnel zwischen Milchbuck und Schwamendingerplatz. Die Platzverhältnisse in seinem Innern zwangen zur Benützung im Linksverkehr, so dass an den beiden Portalen ein Wechsel der Verkehrsrichtung vorzunehmen war.

Die Endschleife Richtung Dübendorf liegt über dem S-Bahnhof Stettbach, wenige Meter vor der Zürcher Stadtgrenze. Dass die Lage dieses Bahnhofs einige Jahre zuvor geringfügig von Dübendorf nach Zürich verschoben wurde, war der Sache insofern dienlich, als dass die Gegner des Schwamendinger Trams nicht damit argumentieren konnten, das Tram werde ja gar nicht für die Zürcher, sondern für die Dübendorfer gebaut; das wäre der Abstimmungssache nicht zuträglich gewesen. Wie es sich bisher gezeigt hat, ist der Standort Stettbach ein idealer Umsteigeplatz vom Dübendorfer Bus aufs Tram. Er wird es ab 1990 voraussichtlich in vermehrtem Masse sein, wenn dann Bahn, Tram und Bus miteinander verknüpft sind.

Es ist gut, dass . . .

. . . die S-Bahn – und nur diese allein – vom Volk gutgeheissen wurde und nun ihrer Vollendung entgegengeht. Wäre auch sie abgelehnt worden, so wäre nach wie vor Verlegenheit und Hilflosigkeit in Anbetracht des stets anwachsenden Individualverkehrs in Stadt und Region Zürich. Die SBB und die VBZ hätten vermutlich ihre bestehenden Anlagen sporadisch und mehr oder weniger als Flickwerk ausbauen müssen. So aber konnte planmässig und zielstrebig gebaut werden, und weitere Massnahmen lassen sich, je nach Notwendigkeit, später ergreifen. Die Stadt Zürich wird – diesen Willen brachte sie deutlich zum Ausdruck – das VBZ-Netz gezielt ausbauen und an die S-Bahn anpassen, und die Landgemeinden erwägen analoge Vorkehren.

Damit kann ein öffentliches Verkehrsnetz zustande kommen, das einem grossen Teil der Bevölkerung dienen wird, wobei zwar in den meisten Fällen ein Fussmarsch von einigen hundert Metern doch noch in Kauf zu nehmen ist. Ein ausreichendes Mass an Verständnis und Einsicht vorausgesetzt, könnte sich dann der Autoverkehr ganz wesentlich reduzieren, auf jene Fälle, die ein privates Fahrzeug unumgänglich notwendig machen.

Es ist auch gut, dass die Tiefbahn in der Stadt Zürich und die U-Bahn abgelehnt wurden. Beide Transportsysteme hätten in der Stadt jahrelange Störungen durch die im Tagbau zu erstellenden Strecken von kaum vorstellbarem Ausmass zur Folge gehabt. Dass dem so ist, zeigen uns die heute grossen verkehrsmässigen Erschwerungen der wenigen hundert Meter langen Tagbaustellen für den Bahnhof Museumstrasse.



Ausschnitt aus dem Liniennetz der Zürcher S-Bahn, Stand 1987. Ausgezogene Linien bedeuten Halbstundentakt, gestrichelte Stundentakt. Linien, die bei einer Station nicht unterbrochen sind, halten dort nicht an. Intercity- und Schnellzüge sind dick schwarz dargestellt. – Die 12 Kilometer lange Neubaustrecke vom Bahnhof Museumstrasse nach Dübendorf/Dietlikon durchfahren vier S-Bahn-Linien.

Zudem ist auch der finanziellen Seite Beachtung zu schenken. Der Bau der S-Bahn mit ihrem sehr grossen Bedienungsgebiet wird, je nachdem, was man alles einrechnet, auf etwa eine Milliarde Franken zu stehen kommen. Die U-Bahn jedoch hätte im Vollausbau – an der Abstimmung von 1973 handelte es sich lediglich um etwa ein Drittel des ganzen Netzes – wohl gegen drei Milliarden Franken gekostet. Wer könnte das bezahlen?

Es ist schade, dass ...

... die S-Bahn nicht schon früher dem Volk zur Genehmigung vorlag. Wäre der weise Beschluss des Zürcher Stadtrates von 1918 nach dem Krieg wieder aufgegriffen worden und auf den Gleisen der SBB eine Schnellbahn zur Ausführung gelangt, so könnte sie schon seit Jahrzehnten laufen. Das masslose Überhandnehmen des Strassenverkehrs und des Strassenbaus hätte sich rechtzeitig eindämmen lassen.

Es ist auch schade – es war auch ein grosser Fehler –, dass man an der Volksabstimmung von 1973 das Projekt S-Bahn mit der unglücklichen U-Bahn koppelte, anstatt beide Systeme als Varianten vorzulegen.

Ebenso ist es schade, dass nicht unmittelbar nach der Verwerfung jener Vorlage die S-Bahn allein zur Abstimmung gelangte, wie es damals auch ausdrücklich empfohlen und gefordert wurde. So verstrichen wiederum etwa sieben Jahre, während derer die Teuerung rasch zunahm und die Finanzlage beim Bund und in der Stadt Zürich kritisch wurde, so dass entsprechende Beiträge an die S-Bahn entfielen.

Aber bis vor etwa zehn Jahren lag die Ursache des Verunmöglichens eines S-Bahnbaus beim Bund. Während mehr als dreier Jahrzehnte war der Irrglaube, das Netz der SBB sei fertig ausgebaut, geradezu das Dogma der Bundesbehörden, und sie vertraten es auch als solches. Selbst kleine Ausgaben für Erweiterungs- oder Neubauten kreidete man den SBB als unstatthafte Grosszügigkeit an. Dieses starre Prinzip im Verkehrswesen hatte den ungehemmten Strassenbau zur Folge. Es wick erst etwa 1967 einer besseren Einsicht, als sich seine Folgeschäden abzuzeichnen begannen.

Inzwischen hatte sich in den Städten und Agglomerationen die Bebauung so stark verdichtet und weit ausgedehnt, dass Neubaustrecken der Bahn nur noch unterirdisch ihren Weg finden konnten. Auch das ist schade, handelt es sich bei den Bahnpassagieren doch nicht um stumpfes Transportgut, sondern um Leute, die

gerne schauend und sehend ihren Weg zurücklegen möchten. Die unterirdische Bahnführung sollte allgemein auf ein Minimum beschränkt bleiben.

Volksabstimmungen über den öffentlichen Verkehr in Kanton und Stadt Zürich seit 1960

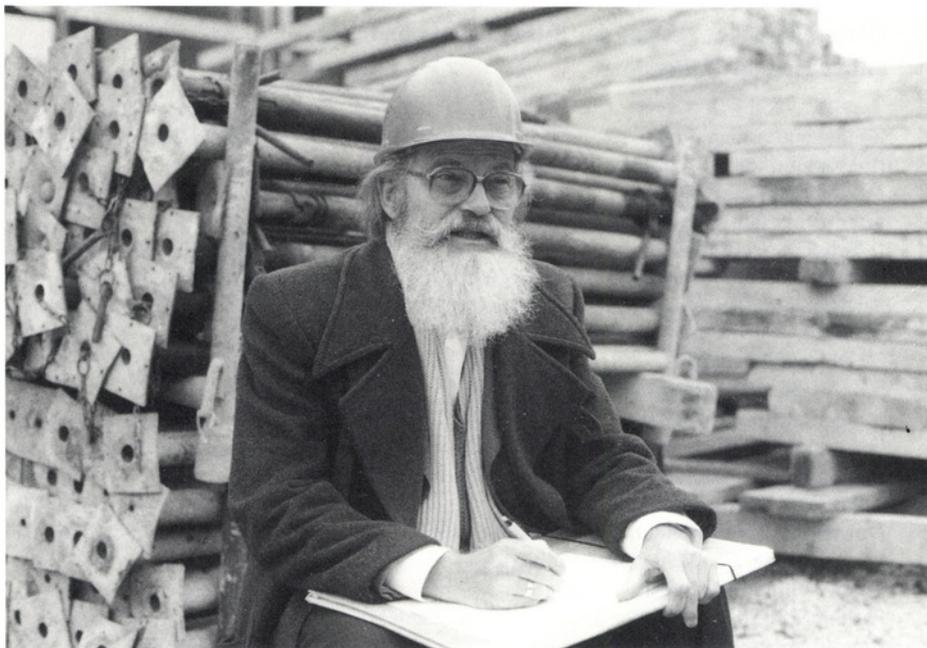
<i>Datum</i>	<i>Gegenstand</i>	<i>Zürich</i>	<i>Ergebnis in Prozenten</i>	
			<i>Ja</i>	<i>Nein</i>
14. 2.1960	Motion für eine Zürcher Untergrundbahn 19,74 km lang, 433,2 Millionen Franken	Stadt		70
22.10.1961	Kredit von 5 Millionen für die Beteiligung des Staates am Ausbau der rechtsufrigen Zürichseelinie	Kanton	82	
1. 4.1962	Kredit von 543,7 Millionen für den Bau einer Tiefbahn (Untergrundverlegung des Trams in der Innenstadt)	Stadt		61
14. 3.1971	Kredit von 31 Millionen zur vorzeitigen Erstellung eines Astes der U-Bahn nach Schwamendingen	Stadt	78	
4. 6.1972	Gesetz über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs (durch dieses Gesetz wurde der Kanton ermächtigt, sich finanziell an der S-Bahn zu beteiligen)	Kanton	83	
20. 5.1973	Kredit von 600 Millionen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich (U-Bahn und Zürichberglinie)	Kanton		57
	Kredit von 545,5 Millionen für die U-Bahn	Stadt		71
13. 3.1977	Rahmenkredit von 200 Millionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Volksinitiative)	Stadt	51	
2. 4.1978	Gesetz über die Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfondsgesetz); jährlich mindestens 40 Millionen	Kanton	61	

Die Zürcher S-Bahn und die Rolle Dübendorfs

Datum	Gegenstand	Zürich	Ergebnis in Prozenten	
			Ja	Nein
24. 9.1978	Kredit von 123 Millionen für die Erstellung einer Tramverbindung nach Schwamendingen (Bahnhof Stettbach)	Stadt	61	
18. 2.1979	Kredit von 49,6 Millionen für den Ausbau der SBB-Strecke Wallisellen–Uster auf Doppelspur	Kanton	83	
5. 4.1981	Kredit von 38,6 Millionen für die Sanierung von Strassenkreuzungen mit der SBB-Strecke Wallisellen–Uster	Kanton	75	
29.11.1981	Bewilligung eines Staatsbeitrages von 523 Millionen für den Ausbau der SBB-Anlagen zur Einrichtung einer S-Bahn im Kanton Zürich	Kanton	74	
27. 2.1983	Kredit von 72,41 Millionen (= 80 %) als Staatsbeitrag an die Sihltal–Zürich–Üetliberg-Bahn (SZU) für die Verlängerung vom Bahnhof Selnau zum Hauptbahnhof Zürich	Kanton	67	
23. 9.1984	Kredit von 38,5 Millionen als Staatsbeitrag an die SBB für den Bau einer Station «Uni» zwischen den Bahnhöfen Stadelhofen und Museumstrasse der Zürcher S-Bahn	Kanton	52	
	Gemeindebeitrag der Stadt Zürich von 5 Millionen an die Station «Uni»	Stadt	56	
7.12.1986	Kredit von 72 Millionen als Staatsbeitrag an die SBB für den Ausbau der Strecken Aathal–Wetzikon, Urdorf–Oberurdorf und Hedingen–Affoltern a. A.	Kanton	76	
6. 9.1987	Kredit von 19,26 Millionen als Staatsbeitrag für die Aufhebung des SBB-Niveauüberganges beim Bahnhof Aathal	Kanton	59	
6. 9.1987	Gemeindebeitrag von 15 Millionen zur Erstellung der S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke II, Richtung Limmattal (Staatsbeitrag etwa 6 Millionen)	Stadt	84	

**Chronologischer Ablauf der S-Bahn-Bauarbeiten
in der Region Dübendorf**

Baubeginn an den Viadukten Neugut und Weidenholz	März 1985
Bohrbeginn am 4,4 km langen Tunnel durch den Zürichberg	17. April 1985
Tram-Probefahrten zur neuen Endstation Bahnhof Stettbach	31. Oktober 1985
Erster Spatenstich für den Föhrlibuck-Tunnel	1. November 1985
Fertigstellung des Rohbaus der Bahnstation Stettbach	Ende 1985
Eröffnung der neuen Tramlinie zum Bahnhof Stettbach	1. Februar 1986
Betonieren der ersten Bodenplatte des Föhrlibuck-Tunnels	1. April 1986
Fertigstellung des Betontunnels am Föhrlibuck	September 1986
Beginn der Arbeiten zur Landschaftsgestaltung auf dem Föhrlibuck	3. November 1986
Durchstich des Zürichberg-Tunnels 16.58 Uhr	27. November 1986
Fertigstellung des Weidenholz-Viaduktes	Ende 1986
Tunnel- und Viaduktfest	21./22. März 1987
Parkhaus Stettbach von den Dübendorfern abgelehnt	21. Juni 1987
Einweihung des Föhrlibuck-Tunnels	30. Juni 1987
Fertigstellung des Neugut-Viadukts	Herbst 1987



Zu den Illustrationen

Jakob Alt arbeitet seit 1961 als Primarlehrer in Dübendorf und wurde 1926 im Luzerner Hinterland geboren. Ab 1980 begann er, in Dübendorf alte Häuser und Abbruchobjekte mit dem Zeichenstift festzuhalten, da ihn die Landschaftsveränderung besonders interessiert. Diese Skizziertätigkeit führte ihn 1983 dazu, auch die verschiedenen Bauphasen bei der Entstehung der Zürcher S-Bahn in Zeichnungen festzuhalten. Dabei entstand bei ihm aus einem anfänglichen Schnuppern immer grösseres Interesse, ja Leidenschaft für den S-Bahn-Bau. So schuf er bis heute um die 200 Zeichnungen von der Entstehung der Neubaustrecke zwischen dem Bahnhof Museumstrasse und Dübendorf, die schon verschiedenenorts und vor allem bei den am Bau Beteiligten auf grosse Beachtung gestossen sind.

Max Frühauf
Hans-Felix Trachsler

Die Unterführung Oskar-Bider-Strasse

Das Bemalenlassen
Das Bemalen
Die Bemalung

Das Bemalenlassen

Kahle und nackte Betonwände an öffentlichen und privaten Bauten werden in unseren Tagen leider immer wieder durch Farbschmierereien verunstaltet. Am schlichten Erscheinungsbild des modernen Baustoffes mit dem verhaltenen Muster, das die Verschalungsbretter hinterlassen, wird kein Gefallen mehr gefunden. Dies zwingt denn zum Bemalen.

So wurden 1985 Schüler aller Stufen eingeladen, die grossen, mausgrauen Wände der neuen Personenunterführung am Bahnhof mit farbenfrohen Malereien zu dekorieren. Angespornt durch den guten Erfolg, entschied der Stadtrat, die Wände der 1986 fertiggestellten Unterführung Oskar-Bider-Strasse ebenfalls zu bemalen. Die ursprüngliche Idee, nämlich Schulklassen der beiden Primarschulhäuser Sonnenberg und Flugfeld mit der Gestaltung zu beauftragen, liess sich nicht in die Tat umsetzen. Schliesslich bat Rosmarie Zapfl, Tiefbauvorstand, den Dübendorfer Künstler Max Frühauf um Unterstützung. Voller Freude übernahm der bekannte Künstler die Aufgabe und machte sich an die Arbeit.

Er setzte sich intensiv mit der Frage der Kunst am Bau auseinander, arbeitete einen ersten Entwurf aus, übertrug ihn auf ein Modell im Massstab 1:50, präsentierte ihn dem Stadtrat und modifizierte ihn. Schliesslich realisierte er den dann akzeptierten Vorschlag: Max Frühauf übertrug seine Ideen-Skizzen auf den speziell vorbereiteten Beton und nahm sich mit Unterstützung seiner Gattin und seiner Töchter der Ausführung der nicht ganz alltäglichen Aufgabe an. Es galt, über 600 Quadratmeter Betonfläche künstlerisch zu gestalten. In sechswöchiger harter Arbeit im Herbst 1986 und im Frühling 1987 entstand das grosse Werk, das überall Freude, Begeisterung und grosse Anerkennung auslöst. Rosmarie Zapfl freute sich ganz besonders, dass ein einheimischer Künstler ein bleibendes Werk für Dübendorf schaffen konnte.

Für Aussenstehende ist es schwierig zu ermessen, wie hart sich ein Künstler mit einer solchen Aufgabe auseinandersetzt, bis er sich zur endgültigen Lösung durchringt. Zusätzlich waren hier noch technische Probleme bei der Ausführung zu lösen: schliesslich sollte das Werk während Jahrzehnten tagtäglich Menschen erfreuen können. Es galt die richtige Farbqualität zu verwenden und die Malerei anschliessend optimal zu schützen. Das Werk ist ja der Unbill der Witterung ausgesetzt: «Bis ich den richtigen Schutzlack gefunden hatte, kontaktierte ich sämtliche renommierten Malergeschäfte und alle Lackfabriken im Raum Zürich. Das Problem schien

Die Unterführung Oskar-Bider-Strasse

zum erstenmal zu existieren; ich wollte einen Lack auftragen, der zwar Wachskomponenten enthält, aber nicht zu weich ist. Auf einer leicht wachshaltigen Schicht haften Spraydosenfarben schlecht; enthält der Lack aber zuviel Wachs, setzt er rasch Schmutz an. Schliesslich entschied ich mich für ein Produkt, das bei der Versiegelung von Böden verwendet wird».

Gedanken des Künstlers zu seinem Werk sind äusserst wertvoll für die Würdigung und das Verständnis. Die folgenden Ausführungen verdanken wir Max Frühauf. Sie zeigen das Werden des Schmuckes der Unterführung Oskar-Bider-Strasse aus des Künstlers Sicht.



Max Frühauf in seinem Atelier in Schwerzenbach. Er ist gerade damit beschäftigt, am Werk «Wurmaltar» einige Änderungen vorzunehmen. Seine Werke überzeugen durch seine gekonntsaubere Arbeitsweise.

Das Bemalen

Wiederum wurden die Schulen, diesmal die Unterstufen, gebeten, die Bemalung der Unterführung zu übernehmen. Sie lehnten aber aus verschiedenen Gründen ab: Sei es, dass sich die Lehrer überfordert sahen, vielleicht weil sie nur schon daran dachten, dass der Beton plus 12 Grad warm sein muss für eine Acryl-Bemalung, was bedeutet, dass nur bei Sonne «unten» gearbeitet werden kann. Sei es, dass bei der Grösse des Objektes das Gespenst der «Kinderarbeit des 19. Jahrhunderts» wieder aufgetaucht wäre. Ganz abgesehen aber davon verrät, solches Ansinnen an Schulklassen überhaupt zu stellen, wenig Verständnis darüber, was die Aufgabe der Schule sein muss und kann; trotzdem haben gewisse Leute erneut bei der um vieles grösseren Stettbach-Bahnhofanlage für die Ausschmückung an Schulklassen gedacht! Woraus entspringt denn eigentlich «Kultur darf nichts kosten?» oder die Notdurft des Gewinn- und Verlustdenkens des vermeintlich vernünftigen Bürgers?

Die Bemalung

Sie war gekennzeichnet durch einige Unsicherheiten.

Es war klar, dass je freier die Formen sein würden, desto mehr die Frage «Entwurf – Ausführung» ein Problem sein würde. Es erwies sich, dass es im Grunde zwei Arbeiten waren für mich. Allerdings war der Sinn des Modells im Massstab 1:50 die Klarstellung des Konzepts gegenüber dem Stadtrat. Das Kernproblem aber war hier, die Ikonographie durfte nicht mehrdeutig scheinen. Und dies war nun allerdings genau das, was bislang meine Kunstversuche auszeichnete. Woher kommt diese Angst gegenüber der Mehrdeutigkeit?

Etwas anderes war die Annahme, stillschweigend, dass das Ziel jedenfalls im ästhetischen Sinn gefallen sollte. Allerdings schrieb mir der Stadtrat auch keinerlei Vorstellungen vor, was meine Aufgabe erleichterte. Dass aber der Künstler dann doch etwas Unannehmbares bringen würde, schwebte über den Wassern. Die Stimmung war also sehr anregend – eine ideale Voraussetzung. Obwohl ich mit dem «Entwurf» die Bedenken nicht ausräumen konnte und durfte, liess man mich an die Ausführungen gehen. So konnte ich alles sich entwickeln lassen, auch verwerfen, und die endgültige Schlussform, besonders der Zentralbilder, gewissermassen bei der Konfrontation mit der realen Wand reifen lassen. Das Verhängnis eines eher

intuitiven Künstlers ist ja, dass es keine Wiederholbarkeit eines Ergebnisses, einer gültigen Konstellation gibt. Trotzdem waren bestimmte Bilder im Entwurf zu weit gediehen. Aber vor der Wand habe ich richtig entschieden. Die Vorbereitung war im Kopf – nicht in den Entwürfen.

Die Struktur der Wände drängte gewisse formale Muster geradezu auf. Etwa die senkrechte Rille, die bei der Bretterverschalung entsteht: die senkrechten Bänder waren gegeben. Die Kontraste dazu aber auch. Es ergab sich von selbst. Eigenartig schien mir, dass dies gegen das Zentrum zur Symmetrie drängte. Es ergab sich – man musste nur hinhorchen.

Was aber war dann mit den Zentralmalereien im Sinne der beschwingten Senkrechten? Offensichtlich kumulierten sich hier die Bewegungen, der Rhythmus. Aber ästhetisch – dekorativ – konkret war dies nicht zu lösen. Besser war, es umgekehrt aufzufassen, dass auch in jedem der vier Zentralbilder – ging man von einer Zentralachse aus – die Senkrechte dominant ist, wengleich verschleiert. So war die Einheit durchaus gewahrt – es würde als Ganzes wirken und sich nicht verdetaillieren. Dies aber wurde mir erst bei der Ausführung bewusst.

Das Konzept

Diese nicht nur zum Flugmuseum angelegte Unterführung hat fünf Zugänge. Der erste Eindruck des Bauwerkes hat etwas Intimes, von der Grösse her, trotz des leicht Gekrümmten, etwas Klares. Im Zentrum der Achsen findet sich ein Lichtschacht, was einen freundlichen Eindruck ergibt.

Es war mir klar, dass das Zentrum differenzierter gestaltet werden musste. Die Bemalung sollte am Anfang der Eingänge zaghaft beginnen, geometrische Farbflächen rhythmisiert, abstrakt, unverbundlich. Dieser Rhythmus würde von den senkrechten Farbstreifen statisch abgefangen. Im Zentrum entstünde ein Stilbruch, da der Formkatalog zur Themengestaltung frei sein sollte.

Die Zentrumsmalereien

Ein monumentales *Ohrgebilde* symbolisiert die Musik. Wie immer die Klangwelt aufgefasst wird, sie steht im Gefühlszentrum. Ganz ohne Musik kann wohl keiner



Ein monumentales Ohrgebilde symbolisiert die Musik.



Das Bild «Einordnung».



Das Zentralbild.



Der antike Flugpionier Ikarus.

leben, sie spricht das Seelische direkt an, ohne Zwischenfilter. Hier als Macht, allgegenwärtig, als Götze dargestellt.

Gegenüber, als rote Wandfläche, das Bild «*Einordnung*». Köpfe bilden eine Art Reissverschluss. Oben sind Karikaturen, Köpfe von freien Persönlichkeiten. Durch Zwänge – Ordnungs-, Sach-, Gesellschaftszwänge – werden sie mäanderartig eingeordnet, bis sie eben reissverschlussartig zueinanderpassen, ob sie dies wollen oder nicht. Am roten Vorhang bilden sie die Zier.

Die grüne Wandfläche huldigt der «*grünen Optik*» unserer Zeit. Grosser, üppiger Eindruck von Pflanzen, Vegetation; Flora erscheint. Sie ist die sabinische Frühlingsgöttin der Blüten und Blumen, deren Fest im alten Rom begangen wurde. Nach welcher Seite weht der grüne Zeitgeist? Im Spannungsfeld der weiblichen Aktivität? Oder ist, wenn die Illusionen weg sind, neues Dilemma?

Zentralbild. Alles Leben geht von einem Punkt aus und kehrt an einen Punkt zurück, vom Spiralnebel bis zum Samen, von Beginn bis Ende. Im Mikrokosmos interessiert das einzelne Atom, noch weiter innen der Raum. Das Ganze stellt den Kern und die Schale dar.

Der antike Flugpionier *Ikarus* soll sich Federn angeklebt haben, vogelähnlich. Sein Unterfangen war zu kühn, das Wachs schmolz, der Absturz war unvermeidlich. Unsere heutige Herumfliegerei scheint mir oft sinnlos, ihre Motive wenig idealistisch.

Eine Darstellung des Flugpioniers *Oskar Bider* scheint mir beim Aufgang zum Flugmuseum richtig. Sein Fotobild habe ich lange betrachtet; er macht einen rassigen, zackigen Eindruck, typisch für die Mentalität vor dem Zweiten Weltkrieg; ein einschichtiger Mensch, gewissermassen stilrein. Trotzdem, er wirkt sympathisch. Ich stellte ihn deshalb als jungen Mann dar.

Der *Vierwindrichtungs-Kopf* wurde als plastischer Steinkopf in den Lichtschacht montiert. Allerdings hatten sich Bedenken ergeben; es wurde gerätselt, was dieser zu bedeuten hätte. Ein Kopf, der sich nach jeder Windrichtung dreht, ist zwar weiter kein Rätsel, darf aber nicht dargestellt werden wie ein Rätsel. Die vier Gesichter sind Symbol für das Dilemma unserer Zeit: die Menschen, welche die Unterführung durchqueren, von überallher kommen und überallhin gehen, sind äusserlich wohl zielbewusst, aber ihre innere Ausrichtung ist ungewiss. Traditionelle Werte schwinden, und der Mensch sucht nach neuer Orientierung.

Ein weiterer Aspekt war die Mitarbeit von drei Familienmitgliedern, meiner Frau Dinanda und meinen Töchtern Philippine und Jolaine. Sie waren besorgt, den Fluss der Bänder mit individuellen Lösungen zu substanziieren, was ausgezeichnet gelang und genau jener Bereicherung entsprach, welche Wiederholung der Farbkombination ausschloss, trotzdem aber dem Ganzen diene. Alle erlebten dabei Freude, sie erkannten sogar die ständig einpurzelnden Forderungen anderer Art als unpassend und stellten sie zurück.

Von Malern, welche das Ganze für gelungen hielten, hörten wir mehrmals, einen Bemalungsauftrag würden sie ebenfalls so ausführen! Gerade das ist aber wohl kaum im Sinne der Freiheit der «Vorstellung», denn jede Auftragsituation ist eine völlig andere, und die Geburt der Vorstellung muss sich «ereignen».

Die Bänderzone jeder Wand war auf eine farbige Dominanz abgestimmt, zum Beispiel: rötlich – es fluktuiert um Rot im hellklaren Bereich. Natürlich braucht eine grosse Fläche solcher Töne simultane, kleindosierte Kombination zur Unterstützung. Dies kann man als Handwerk des Malers würdigen, dies wird noch am ehesten anerkannt.

Aber anders stellt sich die Frage bei den Themen der Bilder im Zentrum; hier konnte die Farbe ablenken, Selbstzweck werden. Eine heikle Sache. Oder gibt es diese Frage bei den stark betonten Symbolen nicht? Ich brauchte nicht zu antworten, das Problem war ganz einfach nicht mehr da.

Nebenwirkungen

Ein völlig anderes Phänomen erschien unausweichlich. Der Künstler des 20. Jahrhunderts ist den Existenzsorgen ausgesetzt wie jeder andere Mensch. Ein grösserer Auftrag wie dieser fordert ganz. Real hiess dies, im «Brotberuf» als Zeichenlehrer fingen die Zöglinge an, unruhig zu werden; die psychologische Betreuung mit unendlicher Geduld wollten meine Schüler auf jeden Fall weiter voll beanspruchen. Dann waren da noch Sitzungen nötig. Unglaublich, wegen was man alles Sitzungen machen kann: stundenlanges Vortragen von administrativem Geplänkel von Wichtigtuern der Richtung organisatorische Selbstbeschäftigung. Dann kamen Vorwürfe: was da alles aufgebaut werden kann! Seltsame Blüten der Langeweile entstehen. An Anregungen fehlt es einem Künstler nun wirklich niemals!



Die Darstellung des Flugpioniers Oskar Bider.

Publikum

Während der Malarbeiten durften wir spontane Komplimente der Passanten entgegennehmen. Offensichtlich gefiel das Malen, der Vorgang an sich. Allerdings gab es auch Missverständnisse. Ein Coiffeurmeister wollte sein verblasstes Schild mit ähnlichen Farben aufgefrischt haben; eine Person vermutete, es entstünde Untergrund für Schulklassenbemalung. Kaum hatte ich den Ikarus mit Kohle vorgezeichnet, verglich mich ein Ehepaar mit Hans Erni. Gastarbeiter wollten Picasso sehen. Eine Frau, obwohl es ihr gefiel, forderte Mitspracherecht. Hunde – Dübendorf ist wirklich damit gesegnet – setzten ihre Duftmarke unter die Flora! Die meisten Betrachter rühmten die Farben; aber sind Farben nicht immer... eben Farben?

Das Dargestellte erzielte am meisten divergierende Meinungen: das Ohrsymbol deutete eine Frau als zarte Blume des Frühlings, ein Herr empfand das gleiche als anstößig. Dann war da aber vor allem die Meinung, der Maler müsste jederzeit alles erklären können. Viele können nicht mehr in Ruhe «sehen». Mir scheint, viele leiden an diesem Mangel.

Max Fröhlich

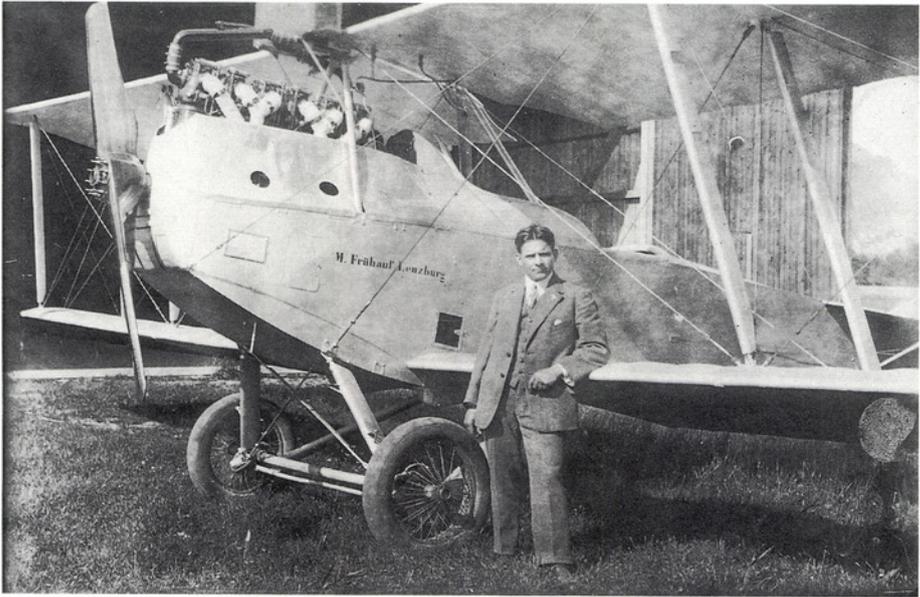


«Flora», die sabinische Frühlingsgöttin, erscheint in der grünen Wandfläche.

Max Fröhlich – ein Porträt

Max Fröhlich schuf mit der gelungenen Gestaltung der Unterführung Oskar-Bider-Strasse für Dübendorf ein bleibendes Werk mit hohem künstlerischen Wert. Für den Leser mag es wertvoll sein, mehr über den Künstler, sein Werk und seine Arbeitsweise zu erfahren.

Max Fröhlich, 1928 in Zürich-Oerlikon als Sohn eines Schreiners geboren, wuchs in Aarau auf. Schon früh entdeckte er eine grosse Freude am Malen, Zeichnen und Modellieren: Bereits als Zwölfjähriger porträtierte er seine Grossmutter. Seine



Des Künstlers Vater, Max Frühauf (1896–1954), war Schreiner und Flugpionier. 1926 landete er mit seiner Maschine erstmals auf dem Dübendorfer Flugplatz. Diese war fortan dort stationiert.

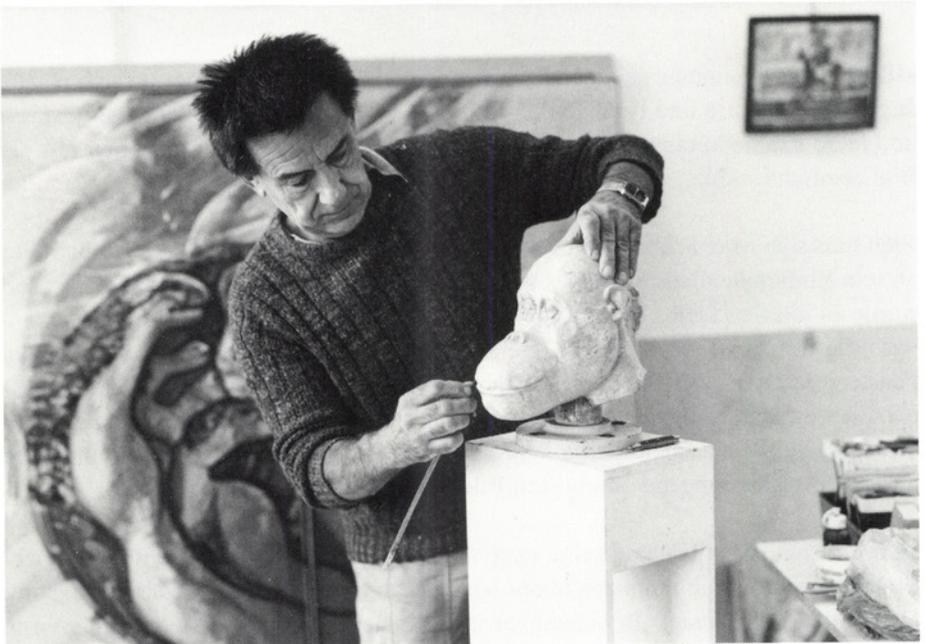
Angehörigen waren an seinen Werken nicht sonderlich interessiert. Während des Zweiten Weltkrieges verkaufte Max Frühaufs Mutter Textilien. Im Verlauf ihrer Tätigkeit lernte sie die unterschiedlichen privaten Verhältnisse ihrer Kunden gut kennen. Max Frühauf erinnert sich noch gut an eine Bemerkung von ihr, die ihn besonders freute: «Bei uns sieht es nicht ärmlich aus – es sind die Bilder...»

Bei der Druckerei Trüb in Aarau absolvierte er eine Lithographenlehre und arbeitete anschliessend als Farbretoucheur bei Ringier in Zofingen und bei Konzett in Zürich. Sein Interesse an der Kunst im allgemeinen und am Modellieren, Malen und Zeichnen im speziellen liess ihn nicht mehr los: Bald belegte er an der Kunstgewerbeschule in Zürich Abendkurse für figürliches Zeichnen. Studienreisen führten ihn nach Holland, Frankreich und Italien.

1960 liess er sich zum Zeichenlehrer ausbilden; seither wirkt er als Lehrer an der Kunstgewerbeschule Zürich und betreut gegenwärtig zur Hauptsache Keramiklehrlinge. Die Arbeit an der Schule fasziniert ihn sehr: «Die jungen Menschen sind dankbar und sehr empfänglich für neue Ideen; es bereitet mir Freude, das Kunstverständnis, den Sinn für Farben und Formen der jungen und handwerklich geschickten Lehrlinge zu fördern und zu fordern. Diese Tätigkeit ist anspruchsvoll, aber faszinierend.»

Bildhauerische Tätigkeit stand neben Malerei figürlicher Art mit zum Teil sozialkritischem Einschlag am Anfang seiner Laufbahn. Die späteren Bilder Max Frühaufs erscheinen deutlich als Durchblicke aus der Welt der klar geordneten Wirklichkeit in hintergründige Bereiche des Irrationalen; in eine Innenwelt, die der menschliche Verstand kaum notdürftig erhellt: Natur und Überirdisches, Fassbares und Gedachtes nehmen Gestalt an. Erlebnisse, Vorstellungen, Wissen und Träume spielen mit hinein. Seine Bilder richtig zu verstehen ist anspruchsvoll; sie fordern Aufmerksamkeit, geduldiges Schauen, ja fast musikalisches Einfühlungsvermögen.

Max Frühaufs Werke überzeugen durch seine gekonnt-saubere Arbeitsweise. Ölfarben verwendet er sehr häufig: Die Farbübergänge, das Spiel von Licht und Dunkel sind meistens sehr subtil. Die dünn aufgetragenen, zurückhaltenden Farben lassen die darunterliegenden Farbschichten mehr oder weniger durchschimmern. Ab und zu mischt Max Frühauf auch etwas Weiss bei, was stark zur pastellartigen Wirkung seiner Bilder beiträgt.



Max Frühauf arbeitet auch gerne mit Ton, da sich dieses Material sehr gut zum Modellieren eignet.



«Ideen habe ich immer genügend, viele trage ich lange mit mir herum, ich mache auch einige Skizzen und Farb- und Formenspiele, ehe ich mich an die grosse, weisse und leere Fläche heranwage. Es ist einfacher, ein neues Werk zu beginnen, als ein Bild abzuschliessen.»

1960 liess sich Max Frühauf mit seiner Familie in Dübendorf nieder. 1970 baute er an sein Einfamilienhaus ein helles und geräumiges Atelier an. Im Verlaufe der Zeit wurde es aber zu klein. Durch glückliche Umstände gelang es ihm, in Schwerzenbach die alte Telefonzentrale zu übernehmen. Ein grosser Raum mit zwei langen Fensterfronten schafft für den Künstler optimale Arbeitsbedingungen: «Seit 1981 habe ich endlich genügend Platz und zudem die für meine schöpferische Tätigkeit erforderliche Ruhe. Gleichzeitig kann ich an mehreren Werken arbeiten und habe im Keller auch genügend Raum, um Bilder «zu lagern».

1955 eröffnete Max Frühauf seine erste Ausstellung in der Galerie Beno in Zürich. Einem grösseren Publikum zeigte der begabte Maler seine Werke auch in England, Deutschland und Israel. In bekannten inländischen Galerien, so unter anderen in der Galerie St.-Louis in Morges, im Sigristenkeller Bülach, in der Galerie am Platz, Eglisau, und der Galerie 6 in Aarau, war es möglich, seine Werke zu bewundern.

Kunstsinn und Kunstgeschmack – Galerien in Dübendorf

Galerien offerieren bekannten und weniger bekannten Künstlern die Möglichkeit, ihre Werke auszustellen und damit einem breiteren Publikum zugänglich zu machen. Eine Galerie ist auch ein Ort, wo sich Kunstschaffende und Kunstliebhaber treffen. Ein Kunstfreund, der gerne ein Bild erstehen möchte, hat Gelegenheit, mit dem Künstler zu sprechen, ihn kennenzulernen. Er kann sich damit die Basis schaffen, um an einem Bild langfristig Freude zu haben.

Früher gab es Galerien nur in der Stadt; doch nun sind in den vergangenen Jahren zahlreiche «Landgalerien» entstanden. Sie bringen den Standortgemeinden durch Vernissagen und andere Veranstaltungen eine höchst erwünschte Belebung des kulturellen Lebens.

In Dübendorf sind schon längere Zeit zwei Galerien gut bekannt und erfolgreich tätig: die Galerie Bob Gysin im Bauernhaus Oberdorfstrasse 113 und die Galerie Schörli-Hus im Geschäftshaus Schörli-Hus im Schossacherquartier. Wie die beiden Galeristen, Bob Gysin und Halo Frank, ihre Aufgabe angehen und wie ihr Kunstverständnis und ihr Geschmack das Erscheinungsbild der Galerie nachhaltig beeinflussen, wollen die folgenden Ausführungen zeigen.

Galerie Bob Gysin

Kunst und Künstler faszinierten den heute 44jährigen Architekten Bob Gysin seit seiner Jugend. So erstaunt es nicht, dass er während Jahren mit dem Gedanken spielte, einmal eine eigene Galerie zu betreiben, um begabte Künstler zu fördern und mit ihnen in engem Kontakt zu stehen.

Von Berufs wegen befasst sich Bob Gysin zwangsläufig mit der Gestaltung unterschiedlichster Räume. Kunst ist für ihn Auseinandersetzung mit diesem Thema im weitesten Sinn, sie ist als logische, gedankliche Fortsetzung und Erweiterung seiner architektonischen Tätigkeiten zu betrachten.

Bob Gysin bezeichnet es als Glücksfall, dass es ihm 1970 gelang, das alte, dem Abbruch geweihte Bauernhaus an der Oberdorfstrasse 113, an der Ecke zur Fällandenstrasse, gegenüber dem Alterszentrum, zu mieten: «Die Überbauung Kreuzbühlstrasse war im Bau, das Bauernhaus war Bestandteil der gesamten Überbauung. Im richtigen Augenblick konnte ich die Bauherrschaft bewegen, das Haus zu erhalten und mir zu vermieten. Gleich drei Wünsche gingen so auf einen Schlag in Erfüllung: ich hatte die längst gesuchten, schönen, vielen Räume gefun-

den, für mein Architekturbüro, für eine stimmungsvolle Galerie und für eine grosse Wohnung!»

Im Laufe seiner 17jährigen Tätigkeit als Galerist hat sich Bob Gysin in Kunstkreisen einen besonderen Namen geschaffen. Er ist zum Begriff geworden, weil er nicht einfach Bilder verkauft, sondern sich als Vermittler zwischen Kunstschaffenden und Kunstliebhabern versteht.

Er will begabte Leute aufspüren, sie begleiten, ihnen ein Forum anbieten, damit sie in einschlägigen Kreisen bekannt werden: «Jeder Künstler benötigt, um auch wirtschaftlich Erfolg zu haben, etwa eine bis zwei Hauptgalerien, wo er regelmässig ausstellt, wo er mit Vernissagen und Katalog vorgestellt wird. Die Galerie und der engagierte Galerist helfen so dem Künstler, sein Beziehungsnetz auszubauen und entscheidende, wichtige Kontakte zu Kunstinteressierten zu knüpfen.»

Gegenwärtig versteht sich Bob Gysin als Vermittler und Förderer von ungefähr 15 Künstlern; sie stellen in regelmässigen Abständen in seiner Galerie aus. Jährlich eröffnet er sechs verschiedene Ausstellungen. Zu jeder Ausstellung erscheint ein hübscher, umfassender Katalog, der Werk und Leben des ausstellenden Künstlers würdigt. Zudem führt Bob Gysin einen Gesamtkatalog aller von ihm vertretenen Künstler, den er laufend ergänzt: ein bedeutendes und wertvolles Werk; damit kann Bob Gysin jederzeit Arbeiten und Künstler bei Kunstinteressierten und potentiellen Käufern vorstellen. Er pflegt auch guten und freundschaftlichen Kontakt zu andern Galeristen und Ausstellern, um sich über deren Aktivitäten auf dem laufenden zu halten.

Künstler bekannt machen

Neue, unbekannte Künstler, die seinen hohen Qualitätsanforderungen und seinem Geschmack entsprechen, ihn berühren, spürt er an internationalen Ausstellungen auf. Auch verfolgt er das Arbeiten junger Stipendiaten. Oftmals übernimmt er aber auch reifere Künstler, die einer kleineren Galerie zu gross geworden sind.

Er fördert gerne Leute, die sich bereits über einige Zeit bewährt haben, jedoch noch den entscheidenden Anstoss brauchen: «Es ist ein schwieriges Unterfangen, es beinhaltet recht viel Risiko und erfordert eine gute Nase für den Zeitgeist. Die öffentlichen Kunstanstalten scheuen denn auch das grosse Entdeckerrisiko. Diese Aufgabe wird gerne den Galeristen überlassen, die mit ihrer leidenschaftlichen



Bilder von Matthias Bosshart, 1950 in Eschlikon (Thurgau) geboren, ausgestellt in der Galerie Bob Gysin im Bauernhaus Oberdorfstrasse 113.

Sie entstehen in einem langsamen Prozess. Zuerst wird die ganze Fläche in einem intuitiv anmutenden Arbeitsgang mit Linien bedeckt, die den Grundrhythmus des Bildes prägen. In häufigen Übermalungen, unter Einsatz verschiedenster Malmittel, konzentriert sich die Kompo-



sition: Formen werden herausgearbeitet, Brüche und Kanten eingebaut, Beziehungen hergestellt und zerstört. Die meist gebrochenen Farben greifen gelegentlich mildernd, oft auch verschärfend in dieses Spannungsfeld ein. Diese Werke sind nicht autoritär, ihre Aussage ist vielschichtig und auf Kommunikation angelegt, obwohl – oder gerade weil – der Einstieg in diese verwirrende Bildwelt keineswegs einfach ist. Es obliegt dem Betrachter, in der wiederholten Auseinandersetzung mit dem Bild den Malvorgang nachzuvollziehen und mögliche Ordnungen auszumachen.

Liebe zur Kunst und zu ihrer Galerie ein ausserordentliches Engagement eingehen können und wollen. Besonders beglückend ist aber die herzliche Freundschaft, die das jahrelange Begleiten von Künstlern zwischen Künstler und Galerist entstehen lässt.»

Bob Gysins Galeriebesucher sind nur selten Leute, die zufällig in seine Galerie, die er von 14 bis 18 Uhr oder auf Voranmeldung geöffnet hat, hineinschauen. Es ist vielmehr eine relativ eng begrenzte Gruppe von Sammlern, die auf spezielle Einladung kommen und dann jeweils sehr erwartungsvoll den Weg nach Dübendorf einschlagen. Gelegenheitskäufer gibt es nur wenige; dafür reihen sich kleinere öffentliche Institute aus der ganzen Schweiz und auch das Graphische Kabinett des Kunsthhauses Zürich in die Käufer ein.

Als Bob Gysin seine Galerie damals unter dem Namen Arte Arena 1970 in Dübendorf eröffnete, war dies für Dübendorf etwas Neuartiges, sehr Ungewohntes: «Der Beginn war bedeutend härter, als ich es mir vorgestellt hatte. Die Einstellung der Dübendorfer zur ausgestellten modernen Kunst und zu mir war wenig tolerant. In den Anfangsjahren organisierte und gestaltete ich Nachmittage für die Bewohner des Alterszentrums. Ich lud Künstler und die Altersheimbewohner zu Tee- und Kuchennachmittagen ein. Die Künstler stellten ihre Werke vor, und die Betagten freuten sich stets an der Alltagsbereicherung. Ihre Reaktionen waren meistens sehr spontan und offen, dies freute mich sehr. Sie schämten sich nicht zu sagen, wenn sie den Künstler nicht verstanden.» Bob Gysin organisierte auch Konzerte – das Repertoire umfasste klassische Musik und Jazz – und Kleintheateraufführungen. Ihm schwebte eine Art Kulturzentrum in Taschenformat vor. Doch blieb das positive Echo leider aus, so dass er dann später seine Aktivität auf den Betrieb der Galerie reduzierte.

Bob Gysins Kunstverständnis

«Kunst ist bekanntlich Liebhabersache. Man darf sie nicht als Ware bezeichnen, da kein realer Gegenwert festgestellt werden kann. Kunst ist vielschichtig, Kunst verstehen ist anspruchsvoll. Um die Botschaft des Künstlers interpretieren zu können, ist geistige Arbeit vonnöten, kreatives Denken. Je einfacher ein Kunstwerk zu erfassen ist, desto breiter spricht es an. Je versteckter die Botschaft, desto anspruchsvoller ist es, Kunst – vor allem abstrakte, nicht gegenständliche Kunst – zu

verstehen. Kunst ist Können, umfasst Fertigkeit und geistige Schöpfung. Kunstmachen beinhaltet zwei Aspekte: zum einen das erlernbare Handwerk, die Technik des Malens, das Aufbringen der Farben, zum andern das geistige Schaffen, die zu vermittelnde Botschaft. Sie zu ergründen, ist anspruchsvoll, komplex, das fasziniert mich besonders.

So will ich denn nicht landläufig «schöne Bildli» ausstellen. Kunst ist für mich wie Musik, die zur Geistesarbeit auffordert. Sie wird aber erst zum Vergnügen, wenn Zusammenhänge bekannt und ersichtlich werden. Unabdingbare Voraussetzung, um des Künstlers Werk und Aussage richtig verstehen zu können, sind denn eigene Phantasie und eine tolerante Einstellung zum Künstler sowie ein ständiges, waches Interesse, Ausstellungen zu besuchen.»



Bob Gysin mietete 1970 das Bauernhaus Oberdorfstrasse 113; damit gingen ihm gleich drei Wünsche auf einmal in Erfüllung: Er fand passende Räume für sein Architekturbüro, für eine stimmungsvolle Galerie und für eine grosse Wohnung.

Im weitesten Sinn vergleicht Bob Gysin Kunst mit Mode, die ebenfalls dem aktuellen Zeitgeist zu entsprechen hat. Beide, Kunst und Mode, sind einem steten Wandel unterworfen. Mit abstrakten Werken – die ruhig ein wenig aggressiv sein dürfen, da sie sonst beim Betrachter keine Wirkung erzielen – versucht ja der Künstler, der künftigen Entwicklung unserer Gesellschaft vorauszuweichen; ein guter Maler leistet geistige Vorarbeit und will den Kunstbetrachter und -liebhaber auf noch nicht erkannte Probleme hinweisen und ihn für seine Botschaft sensibilisieren. Bob Gysin möchte vor allem diese wichtige Aufgabe der Künstler unterstützen. Er fördert deshalb Maler und Bildhauer, die zur aktuellsten Kunstszene gezählt werden dürfen.

Bob Gysin – engagierter Architekt

Bob Gysin hat seinen angestammten Architektenberuf beibehalten. Dies ermöglicht ihm, seine Galerie auf nicht kommerzielle und doch erfolgreiche Art zu betreiben. Auch eine Art Filiale gibt es am Rötelsteig 4 in Zürich.

Zusammen mit seinem Partner Theo Kurer beschäftigt Architekt Gysin sieben Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Das Architekturbüro führt verschiedenste Tätigkeiten aus. Man spezialisieren sich nicht auf eine Sparte, der Kleinbetrieb wolle flexibel sein und bleiben. So gehören denn Industriebauten, Villen, Mehrfamilienhäuser, anspruchsvolle Renovationen und auch Umbauten zum Programm. Mit grosser Freude beteiligte sich Bob Gysin am Projektwettbewerb zur Gestaltung des Dübendorfer Kultur- und Freizeitzentrums Obere Mühle. Er ist begeistert, dass sein Projekt «Oberdorfstrasse 11 bis 17» den ersten Preis davongetragen hat und nun realisiert wird.

Daneben ist Bob Gysin auch in der Ausbildung und Forschung tätig: «Rund 40 Prozent meiner Zeit wende ich für meinen Lehrjob an der ETH und in eidgenössischen Kommissionen auf; ich will damit zum Nachwuchs in unserem schönen Beruf beitragen.» Bob Gysin arbeitet als Mitglied des SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein) und als Mitglied des SWB (Schweizerischer Werkbund). Er ist ständiger redaktioneller Mitarbeiter der Architektenzeitschrift «Werk, Bauen und Wohnen» sowie Mitglied der Kantonalkonferenz für die CH 91.

Dübendorf ist ihm sehr ans Herz gewachsen; gerne engagiert er sich in der Natur- und Heimatschutzkommission.

Galerie Schörli-Hus

Was vor sechs Jahren anlässlich der Eröffnung und Einweihung des Geschäftshauses Schörli-Hus als einmalige Attraktion gedacht war, ist zu einer vielbeachteten und nicht mehr zu missenden Institution geworden: die Rede ist von der Galerie Schörli-Hus, die Halo Frank mit viel Elan, Liebe und Geschmack leitet.

Am 6. August 1981 fand im Rahmen der Einweihungsfeierlichkeiten die erste Vernissage statt. Sechs bekannte Dübendorfer Künstler waren eingeladen worden, ihre Kunstwerke im recht nüchternen Treppenhaus aufzuhängen. Max Frühauf, Simon Büsch, Suzanne Hürzeler-Erb, Charlotte Rickenbach, Paul Broglin und Benno Schaub beteiligten sich an dieser Ausstellung, die als Hommage für die Stadt Dübendorf gedacht war. Mitarbeiter, Kunden, Besucher und die Geschäftsführer



Das helle und geräumige Treppenhaus im Geschäftshaus Schörli-Hus bietet ideale Voraussetzungen für eine Galerie. Halo Frank leitet seit sechs Jahren mit viel Elan und Liebe die Galerie Schörli-Hus.

der drei Elektronikfirmen im Schörl-Hus hatten daran ihre helle Freude, so dass sich Halo Frank, die sich schon seit ihrer Jugend für Bilder begeistert, entschloss, weitere Ausstellungen zu organisieren: «Ein Jugendtraum von mir war, einmal ein Antiquitätengeschäft zu leiten; er hat sich nun in anderer Gestalt erfüllt. In bin Galeristin geworden, vielleicht nur auf den ersten Blick zufälligerweise. Diese schöne und stets fordernde Aufgabe sagt mir sehr zu, sie begeistert mich richtig.» 25 Ausstellungen eröffnete Halo Frank in ihrer Treppenhaus-Galerie in den vergangenen sechs Jahren. Jede zeigte im Durchschnitt 100 verschiedene Bilder. Anfänglich präsentierten pro Ausstellung sechs verschiedene Künstler ihre Werke, heute sind es jeweils vier. Pro Jahr organisiert Halo Frank zwischen vier und fünf Ausstellungen.

Auf den Zweck ihrer Galerie angesprochen, gibt Halo Frank zu verstehen, dass sie ihre Institution als Sprungbrett für Anfänger sieht: «Ich versuche jede Ausstellung gut zu durchmischen. Normalerweise lade ich nicht nur Künstler, die sich bereits einen Namen geschaffen haben, sondern auch Anfänger ein, ihre Kunstwerke zu präsentieren. Dabei versuche ich, sie im Rahmen meiner Möglichkeiten zu beraten.» Halo Frank erlebt oft, dass Anfänger plötzlich ihre Bilder nicht mehr ausstellen wollen, wenn sie sie an der Wand hängen sehen: «Dies ist eine verständliche Reaktion. Bis anhin waren es vertraute Bekannte und Freunde, denen der Künstler seine Werke zeigte. Und dann ist seine Kunst plötzlich öffentlich, jedermann kann sie ungehindert betrachten. Aufmunternde Worte und der Hinweis, dass auch noch Bilder von erfahrenen Künstlern ausgestellt sind, helfen dann meist, die Angst zu überwinden.»

Während routinierte Künstler bereits exakte Preisvorstellungen haben, legt Halo Frank in enger Zusammenarbeit mit dem unerfahrenen Künstler die Preise fest: «Obwohl es äusserst schwierig ist, einen angemessenen Preis zu fixieren, ist dies eine wichtige Aufgabe. Der Künstler soll für seine Arbeit richtig entschädigt werden; andererseits weiss ich von meinen Gästen sehr genau, was noch akzeptabel ist. An jeder Ausstellung sind teurere und preiswertere Bilder ausgestellt.»

Gut durchmischte Ausstellungen

Bei der Planung ihrer Ausstellungen legt Halo Frank grossen Wert auf eine gute Durchmischung der auszustellenden Kunst: «Ich versuche, einen ausgewogenen Mix von Stilrichtung, Technik und Können der Künstler sowie der Preise zu erzielen.

Was die Stilrichtung betrifft, bevorzuge ich persönlich konkrete, gegenständliche Kunst. Zwei Drittel der bis jetzt berücksichtigten Künstler verfügen über eine kunstgewerbliche Ausbildung.»

Je bekannter eine Galerie wird, desto grösser sind die Wartefristen für die Künstler. Gegenwärtig ist Halo Frank schon mit der Gestaltung der Weihnachtsausstellung 1988 beschäftigt. Sie erhält laufend Anfragen von Künstlern, die gerne ihre Werke ausstellen möchten: «Auf der einen Seite ist es schön, auswählen zu können; andererseits macht es mir manchmal ein wenig Mühe, den Künstlern zu erklären, wenn ich sie jetzt nicht berücksichtigen möchte. Ich muss mich eben auch nach den Wünschen der Besucher orientieren. So sind Stoffarbeiten, so schön und dekorativ sie auch sein mögen, schwerer zu verkaufen. Schlechte Erfahrungen habe ich leider auch mit Fotos gemacht. Obwohl die ausgestellten Aufnahmen technisch perfekt und künstlerisch reizvoll waren, fanden sie keine Kaufinteressenten. Erstaunlich war, dass während der Ausstellung sehr gute Kommentare über die Fotos geäussert wurden; die Fotobilder fanden sehr wohl Gefallen. Doch wird offenbar Fotografie in der Schweiz nicht als Kunst betrachtet, dies ganz im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten.»

Der wirtschaftliche Erfolg einer Ausstellung steht und fällt mit der Ausstellungsplanung. Es genügt nicht, gute Künstler auszulesen. Die Ausstellung und die Künstler müssen auch einem möglichst breiten Publikum bekannt gemacht werden. Hiefür lässt Halo Frank 1500 hübsch gestaltete Vernissage-Einladungskarten drucken; 750 verschickt sie an Gäste, die ihre Galerie regelmässig besuchen. Die übrigen Karten stellt sie den Künstlern zur Verfügung. Auch die Redaktionen der Lokalzeitungen erhalten von Halo Frank eine Einladungskarte, zusammen mit einem kurzen Text über jeden Künstler und Fotos: «Es freut mich sehr, dass diese Hinweise stets veröffentlicht werden. Auch die Zeitungsberichte über meine Ausstellungen schätze ich sehr, denn sie werden von vielen Kunstinteressierten beachtet.»

Zu den Vernissagen erscheinen immer zwischen 300 und 400 Besucher. Viele lieben offenbar die Atmosphäre und finden es schön, mit den Künstlern zu diskutieren. Anfänglich lud Halo Frank einen Kunstsachverständigen ein, würdigende Worte an die Vernissage-Besucher zu richten: «Die Erfahrung zeigte jedoch, dass es oft nicht möglich war, alle Künstler gut vorzustellen. Auch schätzten die Besucher die langen Referate nicht. Deshalb ging ich dazu über, ein Informationsblatt über jeden Künstler zu verfassen, das in jeder Etage angeschlagen wird. Damit kann das Informationsbedürfnis nach meiner Erfahrung ausreichend gestillt werden.»

Im Verlaufe der jeweils zwei Monate dauernden Ausstellung organisiert Halo Frank einen Sonntagsapéro, zu dem alle Interessierten eingeladen sind. Dies ist eine Art zweite Vernissage, ist doch der Künstler ein zweites Mal anwesend: «Viele schätzen das ungezwungene Zusammensein mit Künstler und Gleichgesinnten sehr. Ich persönlich möchte diese Sonntagsapéros nicht mehr missen.»

Während der vergangenen Jahre schuf sich die Galerie Schörli-Hus unter Kunstinteressierten einen guten Namen. Besonders erfreulich ist, dass viele Dübendorfer an den Ausstellungen im Treppenhaus grossen Gefallen haben und regelmässig vorbeikommen.

Halo Frank führt eine Gästekartei, in der festgehalten wird, wer was wann gekauft hat: «Diese Kartei ist für mich sehr wertvoll. Kommt ein Besucher vorbei, der einmal ein Bild erstanden hat, kann ich mich meistens seiner erinnern und ihn im Gespräch fragen, ob ihm das Kunstwerk immer noch gut gefällt.»



Im «Schörli-Hus» sind die drei Firmen Autronic AG, Apco AG und Telefix AG zu Hause. Seit der Einweihung des Geschäftshauses betreibt Halo Frank, Gattin des Inhabers der Apco AG, mit viel Elan und Liebe die Galerie Schörli-Hus. Am 18. September 1987 eröffnete sie im geräumigen Treppenhaus die 25. Ausstellung.

Leben mit dem Lärm

Militärischer Fluglärm im Widerstreit der Meinungen

Dübendorf ist mit der Militärfliegerei verwachsen und verwoben, und es gibt wohl niemanden im Schweizerland, der nicht bei der Nennung dieses Namens – so etwa wie Basel mit «Chemie» oder Gstaad mit «Tennis» – also gleich Dübendorf mit «Militäraviatik» assoziierte. Und rasch dürfte jeweils auch die kurze Gedankenbrücke zu «Fluglärm» geschlagen sein. Doch bereits die nächste, sich scheinbar logisch anbietende Sinnverbindung, diejenige zu «Belästigung» und zu «Plage», wird nicht mehr von jedermann vollzogen. Da scheiden sich die Empfindungen und mit ihnen die Geister am beruflichen oder am gesinnungsmässigen Standort, an der psychischen Beschaffenheit wohl auch. Lärmempfindung, Lärmverträglichkeit, Lärmaversion als Funktionen individueller Gegebenheiten? Und nicht als feste, verstandesmässig und möglichst gar instrumentell erfassbare Grössen? Man sieht: Die Fragen aufwerfen, heisst sie beantworten. In der Tat gibt es kaum etwas Subjektiveres als die Lärmempfindung, und das macht Diskussionen um den Lärm – den Lärm jeglicher Provenienz und mithin auch den Fluglärm – so schwierig. Hinzu kommt, dass die Begriffe, mit denen auf dem Felde der Lärmfragen gefochten wird, keineswegs festgefügt sind oder je nach Standpunkt verschiedenartig gedeutet werden. Und schliesslich muss berücksichtigt werden, dass die Fluglärmfrage in der Glattalregion, wenn auch in wechselnder Intensität, ein Politikum darstellt, was der Sachlichkeit bei der Auseinandersetzung bekanntlich nicht unbedingt zuträglich ist.

Ohne Anspruch auf historische Vollständigkeit und unter Inanspruchnahme der hiezulande üblichen Bandbreite der eigenen Meinung soll im Folgenden dargetan werden, welchen Stellenwert der vom Militärflugplatz Dübendorf ausgehende Fluglärm innerhalb des politischen und ökologischen Problembestandes unserer Gemeinde einnahm und einnimmt, in welches Raster höherer Ordnung er eingespannt ist, und schliesslich sollen die Bemühungen zur Herbeiführung dessen aufgezeigt werden, was unter den gegebenen (und realistischerweise als unabänderlich zu betrachtenden) Rahmenbedingungen erreicht werden kann: einen Modus vivendi zwischen allen Beteiligten.

Zuviel Lärm um den Lärm?

Wenden wir uns zunächst dem Haupturheber der hier zu diskutierenden Problematik zu, dem Lärm selbst: Ein Blick in die Kulturgeschichte deckt, was das Verhältnis des Menschen zum Lärm anbetrifft, die in allen Bereichen menschlichen Tuns

offenkundige Zwiespältigkeit auf. Einerseits wird Lärm als grundsätzlich unangenehm empfunden, und innerhalb der aktuellen Umweltschutzbemühungen werden «Lärmschutz» und «Lärmbekämpfung» als gängige Münze verwendet. Andererseits ist nicht zu bestreiten, dass der Mensch den Lärm auch sucht und sich demselben auf beinahe masochistische Weise freiwillig aussetzt. Wie anders wäre es zu erklären, dass junge Leute in Discos – wo der nachgewiesene Lärmpegel von 100 dB(A) beinahe den Startlärm eines Mirage-Kampfflugzeuges erreicht – ihre Trommelfelle gefährden, und wie anders wäre die insgeheime Wollust zu deuten, die ein Urbasler am Morgenstreich durch die markerschütternden Trommlerklänge empfindet? Und wenn wir schon bei Fasnachtsbräuchen sind: Wo träte der menschliche Zwiespalt deutlicher zutage als hier, wo Urtriebe aus heidnischer Zeit aufbrechen und der Mensch mit naturhafter Lust jenen Heidenspektakel erzeugt, der die bösen Geister erschrecken und vertreiben soll.



Winterlicher Start eines F-5-Tigers mit Nachbrenner. «Schrötig, aber (zur steten Erprobung von Mensch und Material) nötig», sagt die Flugwaffe, «durch Simulation zu ersetzen», meinen Lärmgegner. Wo Simulation ihre Grenze findet, wird in diesem Beitrag aufgezeigt.

Es soll hier nicht allzu tief in die Philosophie gegriffen werden, weshalb es beim Antönen der Möglichkeit, dass die heutige generelle Abneigung gegen den Lärm ein Stück Zivilisationsneurose sein könnte, sein Bewenden haben soll. Zu denken geben muss immerhin die Feststellung, dass es bei naturhafteren Völkern, und dazu zählen bereits die Mittelmeervölker, weit geringere Lärmprobleme gibt als bei uns. Wie sagte doch jener zahnlose Alte im italienischen Fischerstädtchen, der sich ob der Beschwerden nordischer Feriengäste über das Menschengeschrei und den Töfflilärm in den Gassen verständnislos zeigte: «Rumore, rumore! Ma il rumore è la vita! La morte è silenziosa . . .» Lärm als Ausdruck der Lebensfreude, als Komponente des Lebens? Dies mochte jedenfalls die handfeste Zürcher Bauersfrau gefühlt haben, die uns einmal sagte: «Wenn der Schnarchlärm eines Partners ein Grund ist, um die Zimmer zu trennen, dann stimmt in der Ehe auch sonst etwas nicht. Wenn mein Mann schnarcht, dann weiss ich, dass er noch lebt und dass ich ihn noch habe, und bin zufrieden.»

Nun, im Verhältnis zum Fluglärm über Dübendorf mögen Töffli- und gar Schnarchlärm als beinahe unanständige Vergleiche anmuten. Aber bei aller Trivialität: Als Beispiele dafür, wie jede Art von Lärm der unterschiedlichsten Beurteilung ausgesetzt ist, wie sich Lärm jeder Erfassung mittels allgemeingültiger menschlicher Massstäbe entzieht, mochten sie doch taugen.

Zwischen «Umweltterror» und «Auftragserfüllung»

Die Flugwaffe ist in Dübendorf seit nunmehr 73 Jahren beheimatet; während fast dreier Jahrzehnte teilte sie ihre Basis mit der Zivilfliegerei. Bis zum Erscheinen der Strahlflugzeuge war Fluglärm im Bereich des Glattals kein Thema. Das schwere Brummen der Handley-Page in den dreissiger oder das bereits beachtliche Brüllen der Mustang in den vierziger Jahren lösten nicht Unmut, sondern Faszination aus. Ungeachtet des Erscheinens der ersten militärischen Jet-Flugzeuge und des sprunghaften Anstiegs des Lärmpegels blieb es «am Boden» noch lange ruhig. Einzelne ungehaltene Stimmen wurden höchstens gegen die Nachtflüge erhoben, die bis tief in die fünfziger Jahre hinein in grosser Zahl durchgeführt wurden. Auch die damals sehr aktive «Liga gegen den Lärm» bezog den Militärfluglärm eher beiläufig in ihre Kampagne ein. Von einem organisierten Widerstand gegen die Lärmbelastung oder gar von einer Infragestellung der militärviatischen Präsenz in Dübendorf konnte

keine Rede sein. Wenn in den sechziger Jahren von politischer Seite erwogen wurde, das Gelände des Militärflugplatzes mit seinem unschätzbaren Bodenwert für Siedlungszwecke oder für Hochschulbauten (als Alternativen zur ETH-Verlegung auf den Höggerberg und zum Uni-Neubau auf dem Irchel) zu nutzen und das Militär überhaupt auszusiedeln, dann entsprangen diese Ideen nicht dem Wunsch nach Beseitigung einer Lärmquelle, sondern dem überhitzten Entwicklungsdenken jener Zeit.

Apropos Entwicklungsdenken: Ohne jede Schuldzuweisung und völlig wertungsfrei muss in diesem Zusammenhang daran erinnert werden, dass es die Anstössergemeinden Dübendorf und Volketswil in den sechziger Jahren, als sie ihre Zonenplanung in die Wege leiteten, unterliessen, die in der Verlängerung der Pistenachse gelegenen Gebiete einer Bebauung zu entziehen. Wie manch anderes im öffentlichen Geschehen muss diese Unterlassung freilich aus ihrer Zeit heraus begriffen werden, die durch einen enormen Siedlungsdruck in allen städtischen (nicht nur der zürcherischen) Agglomerationen gekennzeichnet war. Im weiteren muss auch klargestellt werden, dass kein Mensch zur Wohnsitznahme in den ausnehmend stark durch Fluglärm belasteten Quartieren gezwungen worden ist und dass niemand am Auszug gehindert wird.

Mit der Einführung der Kampfflugzeuge Mirage und Tiger, beide unvergleichlich stärker und schneller als die vorausgegangenen Typen, nahm die Lärmerzeugung verständlicherweise ebenfalls gewaltig zu. Entsprechend der grossen Zahl von auszubildenden Piloten wurde im Jahre 1985 gesamtschweizerisch die Höchstzahl von knapp 60 000 Starts von strahlgetriebenen Trainings- und Kampfflugzeugen erreicht, wovon 15 500 auf Dübendorf entfielen. In diesem Jahr schien, jedenfalls nach einer gefühlsmässigen Beurteilung, eine Reizschwelle überschritten worden zu sein: Erstmals bildete sich in Dübendorf eine Aktionsgruppe, die «Bürger gegen den Fluglärm», und das ominöse Wort vom «Umweltterror» wurde laut. Das BAMF und mit ihm zahlreiche Sachwalter in der Öffentlichkeit verwiesen indessen auf die Notwendigkeit, dass die Flugwaffe ihren verfassungsmässigen Auftrag zu erfüllen habe und mit Rücksicht auf den Ausbildungsstand und auf die Materialerprobung kaum Abstriche am fliegerischen Programm auf sich nehmen könne und Verlagerungen in andere Regionen nur noch in höchst beschränktem Ausmass in Frage kämen. Die Auseinandersetzungen wurden in Zeitungen und an Veranstaltungen im Stil scheinbarer Unversöhnlichkeit geführt. Doch waren (und sind) die Standpunkte wirklich unversöhnlich?

Lärmkonflikt mit Seitenbegrenzungen

Blickt man vom Zeitstandort November 1987 auf die unmittelbar zurückliegenden Auseinandersetzungen über den Dübendorfer Militärfluglärm zurück und vollzieht man eine Auslegeordnung der von seiten der Militäraviatik verwirklichten oder in Aussicht gestellten Massnahmen, kommt man keineswegs zu einem niederschmetternden Ergebnis. Bezieht man auch noch das Geschehen auf der parlamentarischen Bühne mit ein – und zwackt man bei alledem einige Auswüchse auf beiden Seiten ab –, kommt man zum Schluss, dass von einer ausweglosen Situation nicht gesprochen werden kann. Trennt man die Rhetorik mit ihren teilweise ideologisch oder wahltaktisch bedingten Färbungen von der eigentlichen Substanz der Forderungen, dann tritt auch auf der Seite der Fluglärmgegner ein gewisser Realitätssinn zutage. Die radikalste Forderung läuft nämlich durchaus nicht auf eine totale Verbannung der Flugtätigkeit aus dem Glattal hinaus, sondern auf eine «Reduktion um 50 Prozent». Ironischerweise kam die erste auf offizieller Bühne vorgetragene Forderung auf Auslogierung der Militäraviatik bisher einzig aus dem 10 Kilometer entfernten Bezirkshauptort, und zwar in einem parlamentarischen Vorstoss des Ustermer Gemeinderates Dr. Theodor Wepfer vom Sommer 1987! In Dübendorf selbst wird die Leitplanke, die in der historischen Präsenz der Flugwaffe besteht, offenkundig respektiert.

Anderes wäre in Dübendorf, auf dessen Verflechtung mit der Militärfliegerei durch unzählige persönliche, wirtschaftliche und historisch-emotionale Bande wir eingangs schon verwiesen haben, auch gar nicht zu erwarten. Was in drei Vierteln eines Jahrhunderts organisch zusammengewachsen ist, kann nicht durch eine Welle des Unmutes über eine unangenehme Einzelpersone, sei dieser Unmut nun berechtigt oder künstlich übersteigert, hinweggespült werden. Abgesehen vom Fluglärm ist die Militäraviatik in Dübendorf auf Schritt und Tritt sicht-, fühl- und auch berechenbar. Mit letzterem meinen wir, dass gegen 500 der insgesamt 1000 Beschäftigten des BAMF in Dübendorf ansässig sind und entsprechend Steuern bezahlen, und dass der Flugplatz dem örtlichen Gewerbe ein jährliches Auftragsvolumen von 1,5 bis 2 Millionen Franken erteilt. Mindestens so wichtig ist indessen die gefühlsmässige Verbundenheit zwischen Gemeindeleben und Militäraviatik. Wie käme es sonst, dass mancher Ortsverein in seiner Fahne oder in seinem Emblem, dem Pilotenabzeichen nachempfunden, Flügel und Propeller trägt, oder dass in Sportreportagen die Dübendorfer Fussballer und Eishockeyspieler stets als «Flieger-Team» apostro-

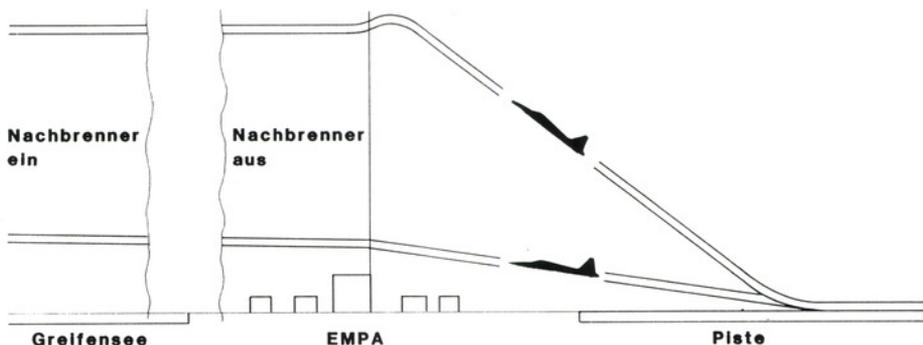
phiert werden? Und dass die 1987 erstmals erschienene Schülerzeitung «De Flüüger» heisst? Wo doch «Das Einhorn» ebenso nahegelegen wäre?

Wer solche Erscheinungen als Nebensächlichkeiten abtut, verkennt die Bedeutung emotionaler Bindungen zwischen Institutionen und Gemeinwesen, dieses Beziehungsgeflechtes, dessen Zettel aus dem Zeitablauf und dessen Schuss aus hundert persönlichen Fäden besteht. – Doch nun von der Kontemplation zurück zur Realität.

Der Stand der Dinge am Jahresende 1987

Im Gespräch mit den verantwortlichen Leuten des Bundesamtes für Militärflugplätze sowie mit den Spitzen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wird klar, dass man sich des Lärmproblems überall bewusst ist und dass man, um nun allein von Dübendorf zu sprechen, die Zahl der im Jahre 1985 erfolgten Jet-Starts als über der Zumutbarkeitsschwelle liegend betrachtet. Im Durchschnitt der kommenden Jahre sollen – mit einer den Schulungsbedürfnissen Rechnung tragenden Toleranz von plus/minus 5 Prozent – in Dübendorf nur noch 14 200 Starts zugelassen werden; davon dürften inskünftig rund 4000 Doppelstarts sein, was die Zahl der «Lärmereignisse» zusätzlich verringert.

Im weiteren sollen verbesserte Start- und Landungsverfahren zur Anwendung kommen, um den Hauptlärm, insbesondere das Geräusch der Nachbrenner, möglichst innerhalb des Flugplatzareals zu halten. Beim Tiger wurde ein sogenannter Antilärmstart erprobt, der weltweit einzigartig sein soll, der jedoch vom Piloten das



Beim Steilstart, der in dieser Form allerdings erfahrenen Piloten vorbehalten ist, bleibt der «Teppich» der grössten Lärmerzeugung innerhalb des Flugplatzareals.

Äusserste an Konzentration erfordert und auch die Grenzen jeglicher lärmreduzierenden Massnahmen sichtbar macht: das höchste Prinzip bleibt dasjenige der Sicherheit.

Eine in der Öffentlichkeit oft erhobene Forderung, nämlich die vermehrte Verwendung von Simulatoren bei der Pilotenausbildung, kann von der Militärfliegerei nur zum Teil erfüllt werden. Die Beschleunigung kann, im Gegensatz zur engeren technischen und instrumentellen Ausbildung, niemals simuliert werden. Vor Illusionen hinsichtlich leiserer Triebwerke warnen die Fachleute ebenfalls: Kampfflugzeuge sind nun einmal, ihrem Einsatzzweck entsprechend, auf Höchstleistung ausgelegt und ertragen keine Leistungseinbusse, die mit lärmreduzierenden Massnahmen unweigerlich verbunden wäre.

Nichts Neues ist im gegenwärtigen Zeitpunkt über die durch eine FDP-Motion vom Jahre 1983 im Dübendorfer Gemeinderat angeregte Schaffung eines Lärmkatasters für die Flugplatzumgebung zu melden. Diese zweifellos höchst wünschbare Einrichtung setzt eine zuverlässige und objektive Messgrösse für den militärischen Fluglärm voraus – dessen Charakteristika in der Kürze und Schärfe der Lärmspitzen bestehen, weshalb die für Zivilflugzeuge üblichen NNI-Werte untauglich sind –; doch hat sich die Entwicklung dieser neuartigen Messeinheit bei der Empa als heikle und zeitraubende Aufgabe entpuppt. Dem Vernehmen nach liegt der Ball nun beim Bundesamt für Umweltschutz, so dass über die Resultate erst im Laufe des Jahres 1988 Näheres zu hören sein wird.

Was bedeuten NNI und Lärmkataster?

Der international gebräuchliche Noise and Number Index (NNI) erfasst den Fluglärm im Bereich von Zivilflughäfen sowohl nach der Lärmintensität (Noise) als auch nach der Anzahl der Lärmereignisse (Number) innert einer bestimmten Zeit.

Gestützt auf die NNI-Messwerte, die von den über das ganze Gebiet verteilten Messstationen aufgezeichnet werden, lässt sich ein Lärmkataster erstellen. Dieser gleicht äusserlich einer Wetterkarte; nur zeigt er nicht die Linien gleichen

Luftdrucks, sondern die Linien gleicher Lärmbelastung. Die Zonen der verschiedenen starken Lärmimmissionen werden auf diese Weise augenfällig.

Mit dem NNI wird man der Besonderheit des militärischen Fluglärms – kurze, aber scharfe Lärmspitzen – nicht gerecht. In Zusammenarbeit mit dem BAMF hat deshalb die Empa eine neuartige Messgrösse für den militärischen Fluglärm entwickelt, die nach ihrer offiziellen Bestätigung als Grundlage für den Dübendorfer Lärmkataster dienen wird.

Ohne langes Zögern hat der Dübendorfer Stadtrat im März 1987 das Fluglärm-Gremium auf die Beine gestellt, das die CVP-Fraktion des Gemeinderates kurz zuvor in einer Interpellation gefordert hatte. Der achtköpfige Ausschuss wird von Gesundheitsvorstand Dölf Kurz geleitet und hat im Herbst, wie es die Interpellanten angeregt hatten, mit Abgeordneten der Militärkommissionen des National- und des Ständerates die Lage an der Dübendorfer Fluglärmfront besprochen. Kontakte pflegen, reden miteinander, sich zusammenraufen und notfalls Kompromisse eingehen – das war noch immer der zwar mühselige und wenig spektakuläre, letztlich aber einzig zum Erfolg führende Weg in der schwierigsten aller Staatsformen, der Demokratie.

Über allem: der Auftrag

Es ist eine Binsenwahrheit, dass kein Problem, auch nicht die Dübendorfer Fluglärmfrage, für sich isoliert beurteilt und diskutiert werden kann. So müsste der Militärfluglärm einerseits ins weite Raster der Umweltbelastungen eingespannt werden und hätte sich hier an vielen anderen Lärmmissionen zu messen (und damit zu relativieren!), denen wir ausgesetzt sind und zu denen wir direkt oder indirekt auch unseren Teil beitragen. Andererseits ist die vom Militärflugplatz ausgehende Lärmbelastung aber auch insofern kein eigenständiges Problem, als der Lärm eine direkte Folge der Übungs- und Ausbildungstätigkeit der Flugwaffe ist, die – in logischer Weiterverfolgung der Kette – als Bestandteil der Armee wiederum nichts anderes als einen verfassungsmässigen Auftrag erfüllt. Zu diesem Auftrag gehört, was gerne übersehen wird, nicht nur die Kriegsbereitschaft, sondern auch der Neutralitätsschutz zu jeder Stunde und Minute der Gegenwart.

Verfolgt man nun die Kette der Logik rückwärts, wird man einsehen, dass, wollte man den Militärfluglärm radikal beseitigen, zunächst die Notwendigkeit der Landesverteidigung und des Neutralitätsschutzes (zu dem wir völkerrechtlich verpflichtet sind) in Frage gestellt werden müsste. Darauf hat beispielsweise anlässlich einer Veranstaltung über den Fluglärm vom 2. Oktober 1986 in Schwamendingen der damalige SP-Nationalrat Otto Nauer in klaren Formulierungen hingewiesen: Den Fluglärm radikal zu reduzieren, erfordere gleichzeitig, meinte er, ein Überdenken des schweizerischen Verteidigungskonzeptes, was nach verfassungsmässigen Richtlinien auf der Ebene des Bundes geschehen müsste; so lange gelte es, mit der

Lärmsituation zurechtzukommen und immer wieder nach tragfähigen Lösungen zu suchen. Damit kommen wir zum Schluss: Wenn die oben wiedergegebene Einsicht eines gewiss unverdächtigen Zeugen auf seiten der ungeduldigen Lärmgegner Einzug hält und wenn die von den Verantwortungsträgern der Militäraviatik an die Hand genommenen Massnahmen zur Reduktion des Fluglärms dauerhaft und konsequent in die Tat umgesetzt werden, sollte sich das Lärmproblem in Dübendorf wieder auf ein Normaltraktandum im Auf und Ab des üblichen öffentlichen Geschehens zurückbilden.



Während des Zweiten Weltkrieges wurde das laute Brausen der Militärflugzeuge, die unsere Neutralität schützen halfen, von niemandem als Umweltbelastung empfunden. Bild: C-3603-Patrouille über dem Militärflugplatz Dübendorf. Die verbliebenen Maschinen dieses Typs wurden im Frühjahr 1987 aus dem Dienst gezogen und im November in Lodrino versteigert.

Willi Schreiber
Kurt Züger

Die Zürcher Kantonalbank in Dübendorf

Von der Agentur zur Filiale
Vom Städtli an die Bahnhofstrasse und wieder ins Städtli

Die Zürcher Kantonalbank nahm am 15. Februar 1870 in Zürich ihre Geschäftstätigkeit auf, nachdem «Bankvater Keller», wie der Grossrat aus Fischenthal dank seinen Bemühungen um die Gründung einer Staatsbank genannt wurde, 1866 durch seine Motion im Rat von Zürich die Eröffnung eines Staatsinstitutes in die Wege geleitet hatte. Der Hauptzweck dieser Hypothekar- und Handelsbank war auf die Befriedigung der Kreditbedürfnisse des Grundbesitzes und des Handwerkerstandes ausgerichtet. Ein Vergleich des ursprünglichen Gesetzes von 1869 mit heute zeigt, dass sich die Zweckbestimmung der ZKB in den Grundzügen nicht verändert hat. Immer noch orientiert sich die heutige Universalbank am Gedankengut der Gründer.

Die Bank auf dem Lande

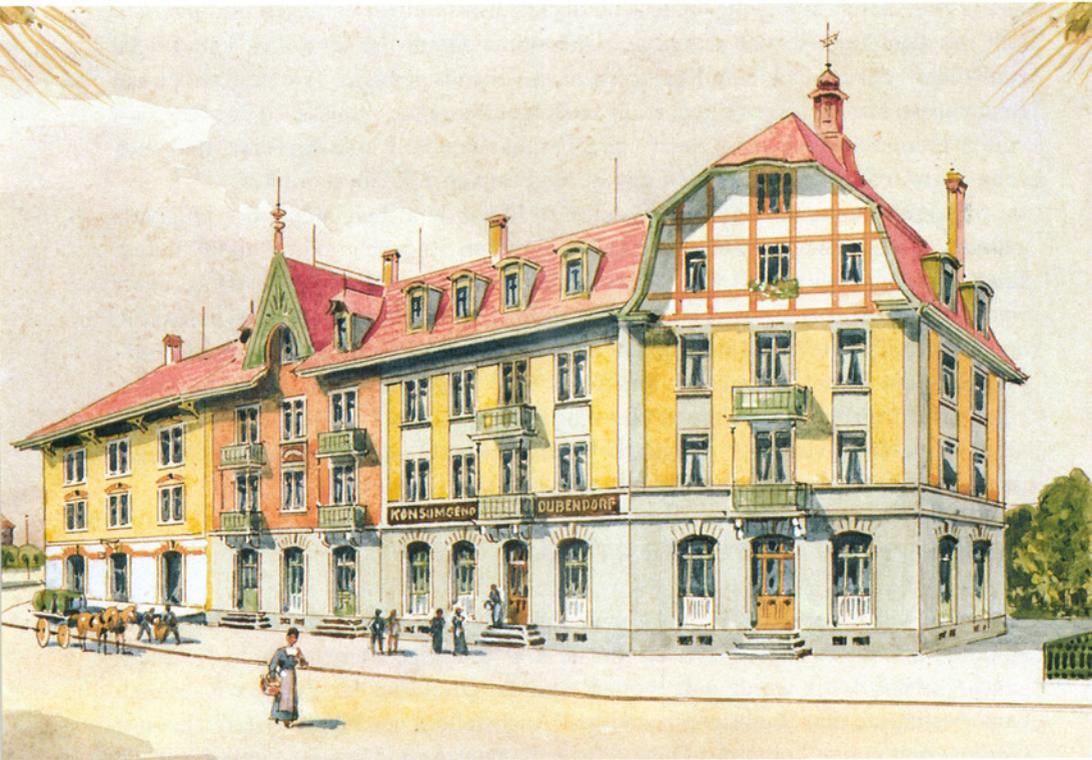
Schon bald wurde durch die Eröffnung von Filialen, meistens in den Bezirkshauptorten, der Schritt auf die Landschaft vollzogen. Bis zum Jahre 1907 bestanden solche Bankstellen an elf Orten im Kanton Zürich. 1908 wurden Agenturen in acht weiteren Ortschaften des Kantons errichtet; neben Thalwil, Oerlikon, Richterswil, Hombrechtikon, Stäfa, Männedorf, Rafz auch in Dübendorf. Die Agentur war eine neue Art von Zweigstelle, eingestuft zwischen der Filiale mit einem weitgefächerten Dienstleistungsangebot und der Einnehmerei, die ausschliesslich Spargelder entgegennahm.

Weshalb diese plötzliche Expansion? Ein Blick auf das Jahr 1907 zeigt einen tiefgreifenden Einschnitt in die Geschichte der Zürcher Kantonalbank: Bis 1907 war die Kantonalbank eine der 23 Schweizerischen Emissionsbanken. Sie war somit ermächtigt, Banknoten herauszugeben. Zudem lag bei ihr die kantonale Abrechnungsstelle von Checks, Wechseln, Anweisungen und ähnlichen Papieren. 1907 aber eröffnete die Schweizerische Nationalbank ihre Tore, womit beide Geschäftsbereiche in deren Hände übergingen.

Der Wegfall dieser wichtigen Sparten musste geschäftspolitische und strukturelle Neuerungen zur Folge haben. Zum einen wurde die Intensivierung des Hypothekar- und Kontokorrent-Geschäfts eingeleitet, zum andern eine Dezentralisierung des Geschäftsverkehrs angestrebt. In diesem Rahmen sind denn auch die Agenturgründungen von 1908 zu sehen. Damit wurde das Dienstleistungsangebot auf dem Land verbessert. Denn bis anhin mussten in manchen Teilen der Zürcher Landschaft die Kunden der Bank für ihre Geldgeschäfte einen weiten Weg in Kauf nehmen.

Die Agentur im Konsum – Ära Verwalter Jakob Greuter

In Dübendorf wurde am 15. April 1908 eine Agentur eröffnet und zum Kassensverwalter der damalige Konsumverwalter, Kantonsrat Jakob Greuter, ernannt. Dieser, von Beruf Landwirt, war kein ausgebildeter Kaufmann. Trotzdem führte er im



Dübendorf war sehr stolz auf das neue Gebäude seiner Konsumgenossenschaft im Städtli. Dies zeigt das liebevoll gemalte Aquarell aus jener Zeit. Im 1908 an den Backsteinbau von 1898 angebauten Eckhaus befand sich der erste Geschäftssitz der Zürcher Kantonalbank. Das Büro der Konsumgenossenschaft war gleichzeitig Banklokal, und Konsumverwalter Jakob Greuter amtierte auch als Bankleiter. Erst nach seinem Tod im Jahre 1920 erhielt die Bankagentur mit Theodor Gerber einen eigenen fachmännisch ausgebildeten Verwalter. 1926 zog die Zürcher Kantonalbank weg vom Städtli an die Bahnhofstrasse in das eigens für sie erstellte Haus.

Nebenamt und mit grossem Können als Verwalter die Geschicke der Konsumgenossenschaft Dübendorf seit ihrer Gründung im Jahre 1887. Nebst seinen beruflichen Arbeiten erfüllte er auch jahrelang die Pflichten als Schulpräsident in Dübendorf und als Kantonsrat. Mit viel Erfolg nahm er nun die Aufgaben als Vorsteher der neuen Bankagentur in die Hand und brachte das zarte Pflänzlein bald zum Blühen. Das Büro der Konsumgenossenschaft hatte gleichzeitig als Banklokal zu dienen. Die Zweigstelle nahm Spargelder und Schuldbriefzinszahlungen entgegen und befasste sich mit dem Inkasso von Coupons. Dübendorf zählte um jene Zeit kaum 3000 Einwohner, denen die kleine Bankstelle auch vollends genügte. Wie bescheiden die Bedürfnisse waren, zeigen die damaligen Bargeldbestände. Anlässlich der Revision vom 3. Dezember 1909 lagen ganze 868.39 Franken in der Kasse der Bank, und auch zehn Jahre später kam man noch mit 14 700 Franken Kassabestand aus.

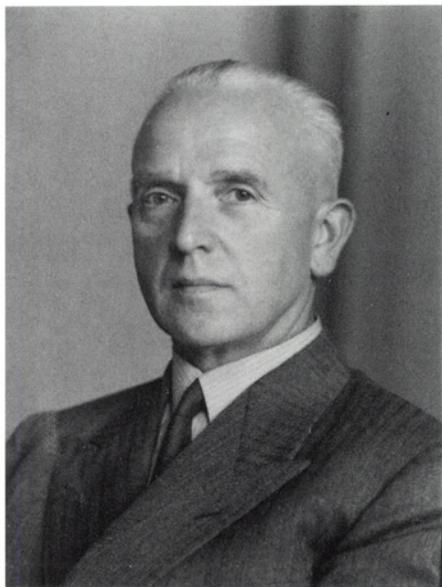
Im folgenden Jahrzehnt änderte sich dies. 1910 wurde in Dübendorf der Flugplatz gebaut, den die Eidgenossenschaft 1914 übernahm. Industrie und Handel hielten Einzug; die Landwirtschaft wurde immer mehr zurückgedrängt. Der Dorfcharakter wandelte sich. Diese Entwicklung führte zu einer Ausdehnung der Geschäftstätigkeit. Schliesslich vermochte die bescheidene Bank im Konsum den neuen Anforderungen kaum mehr zu genügen. Am 1. Oktober 1920 erhielt die Zweigstelle eine eigene Buchhaltung: Der Umsatz überschritt 15 Millionen Franken, dies war mehr als das Zehnfache von 1909. Im gleichen Jahre erkrankte der langjährige Leiter der Bankagentur, Konsumverwalter Jakob Greuter, und verstarb am 18. Juni.

Ein Bankfachmann wird Verwalter – Theodor Gerber

Als neuer Verwalter der Konsumgenossenschaft wurde Oskar Bosshart-Gossweiler gewählt, der dieses Amt bis 1942 versah. Die bisherige Personalunion Konsumgenossenschaft/Bank wurde aufgehoben, und die Direktion der Zürcher Kantonalbank bestimmte den 26jährigen bisherigen Angestellten der Filiale Uster, Theodor Gerber, zum neuen Leiter der Dübendorfer Bankagentur. Theodor Gerber war ein engagierter Bankfachmann; er setzte alles daran, seine Agentur weiter auszubauen. Dies liess sich aber nur in eigenen Räumlichkeiten verwirklichen. Die Bank konnte Anfang 1925 an der Bahnhofstrasse 48 einen Bauplatz von rund 440 Quadratmetern erwerben und beauftragte ihr eigenes Baubüro, darauf eine Bankagentur mit einer Wohnung zu erstellen. Schon 1926 konnte der Neubau bezogen werden. Es wurden damals drei Angestellte in der Bankagentur beschäftigt.



Jakob Greuter, der erste Verwalter der ZKB Dübendorf, war gleichzeitig Konsumverwalter.



26jährig trat Theodor Gerber die Funktion des Leiters der Dübendorfer Kantonalbank an.



Eduard Zwahlen

**Die Verwalter
der Zürcher Kantonalbank
in Dübendorf
und ihre Amtszeit**

Jakob Greuter	1908 bis 1920
Theodor Gerber	1920 bis 1933
Eduard Zwahlen	1933 bis 1962
Willi Schreiber	seit 1963



Mit dem gelungenen Neubau der Zürcher Kantonalbank nahm die bauliche Erneuerung des Dübendorfer Städtlis ihren Anfang und findet im Neubau der Metzgerei König und des Bankvereins an der Stelle des ehemaligen Restaurants Kreuz ihre Fortsetzung.

1933 wurde Theodor Gerber als Verwalter auf die Filiale in Oerlikon versetzt. Er leitete diese Zweigstelle bis zu seiner Pensionierung 1959 und verstarb hochbetagt am 18. Mai 1984.

1933 wird Eduard Zwahlen Verwalter

Als neuen Verwalter wählte die Bankleitung Eduard Zwahlen, der bisher bei der Agentur in Wallisellen tätig gewesen war. Die allgemeine Krise der dreissiger Jahre drückte zwar am Anfang auf die Erfolge des neuen Leiters der Bankagentur. Später erschwerten die wirtschaftlichen Einschränkungen während des Zweiten Weltkrieges die Geschäftstätigkeit. All diesen widerlichen Umständen zum Trotz stieg das Geschäftsvolumen ständig an. Von 1920 bis 1950 verzehnfachte sich die Bilanzsumme. 1950 waren sieben Personen in der Bank angestellt.



1949 sah sich die Zweigstelle gezwungen, das Bankgebäude wegen der Platzknappheit zu erweitern. Das nötige Bauland konnte erworben werden und ein Anbau linderte vorderhand die Raumnot.

In den fünfziger und sechziger Jahren verzeichnete die Bevölkerungsentwicklung einen steilen Anstieg; die Einwohnerzahl stieg von 6750 im Jahre 1950 auf rund 16000 im Jahre 1970. Diese Jahrzehnte waren auch für die Bank eine Zeit intensiven Geschäftszuwachses.

Auf Ende 1962 ging Verwalter Eduard Zwahlen in Pension und wurde ersetzt durch Willi Schreiber, bisher Angestellter im Hauptsitz der Zürcher Kantonalbank. Eduard Zwahlen konnte seinen Ruhestand noch 11 Jahre geniessen und verstarb am 18. Juni 1974.

Willi Schreiber wird 1963 Bankverwalter

Während mehr als eines halben Jahrhunderts war die Zürcher Kantonalbank die einzige Bank in Dübendorf. Dann erhielt sie durch die Ansiedlung der fünf Grossbanken starke Konkurrenz. Trotzdem entwickelte sie sich weiterhin erfreu-

Am 3. December 1909. (Mittwoch.)

Revisoren der Geschäftsprüfung, je zwei Punkte der Cassa-
Einlagen auf dem Original-Buchern (vom Jahresanfang bis Ende Herbst)
Cassa-Lehnen, laufende zum Cassabuch: fs. 868.²⁹

H. Buechling
F. J. J.

Am 19. März 1910 (Mittwoch.)

Cassa-Lehnen: fs. 5908.²⁹ gleich dem Saldo der Cassa-Lehnen.
Punkte der Einlagen, darüber eine Suche spezifisch (B. etc.),
-weise der Lehnen bis Ende Februar a. c.

H. Buechling -

Auszug aus dem Revisionsprotokoll der Kantonalbank Dübendorf.

lich; so verfunfunddreissigfache sich die Bilanzsumme von 1950 bis 1985, und der Personalbestand musste auf 45 Mitarbeiter ausgeweitet werden.

Die Raumbedürfnisse stiegen dementsprechend, und 1972 war es nötig, die Wohnung im Obergeschoss, wo immer der Bankverwalter logierte, in die Bank zu integrieren. Die Zeiten, als man den Leiter der Agentur vom Sonntagstisch weg ans Telefon rief, um wegen einer Wette am Wirtstisch abzuklären, ob es in der Schweiz tatsächlich Zehntausendernoten gebe, waren damit vorbei. Vorbei war auch die Zeit, da man versuchte, auch noch am Samstagabend sein Schrankfach im Banktresor öffnen zu lassen, um den Schmuck für die Zeit der Ferien zu deponieren; oder wo auch einmal zu Unzeiten darum gebeten wurde, einen grossen Geldbetrag sofort in der Bank abliefern zu dürfen oder einen dringenden Geldbezug tätigen zu können. Die Wohnung wurde in Büroräumlichkeiten umfunktioniert, die Schalteranlage erneuert, ein Nachttresor eingerichtet und eine Anzahl Parkplätze erstellt. Schon bald genügte auch dieses Platzangebot nicht mehr, und das bankeigene Baubüro leitete 1978 die dritte Erweiterung durch Auf- und Ausbau des Dachgeschosses in die Wege.



1926 errichtete die Zürcher Kantonalbank an der Bahnhofstrasse 48 ein stattliches Gebäude. Bis 1972 wohnte der Bankverwalter im Haus.





Die Datenverarbeitung zieht ein

Die Jahre nach 1960 waren aber auch gekennzeichnet durch die Einführung der Datenverarbeitung. Eingeleitet wurde diese Entwicklung bei der Agentur Dübendorf mit der Übernahme der Sparkassenbuchhaltung durch die EDV. Vor dieser Zeit trug man noch täglich die vielen Einlagen und Rückzüge von Hand in die Sparhefte und auf die Buchhaltungskartons ein, rechnete man die Zinsen vor und kontrollierte sie, und Ende Jahr wurden Tausende von Heftabschlüssen vorbereitet und aufaddiert. Damals, als der Bankverwalter noch im Hause wohnte, war es einfach, wenn alle Stricke rissen, nach Feierabend oder am Samstagnachmittag – am Samstagmorgen war die Bank ja noch geöffnet – die Arbeit fortzusetzen und in den Hunderten von Kontokarten die Differenzen zu suchen, die bei manueller Verarbeitung entstanden. Mitternacht wurde es dabei nicht nur einige Male! Das Computerzeitalter hat mit derartigen Situationen aufgeräumt, und daher sei in dieser Beziehung die gute, alte Zeit nicht zurückgewünscht.

Nach und nach wurden weitere Sektoren der Bankarbeiten in die Datenverarbeitung integriert, und die Raumbedürfnisse stiegen auch deshalb ständig an.



1964 wurde bei der Agentur Dübendorf die Doppelunterschrift eingeführt, und 1979, im Rahmen einer gänzlich neuen Zweigstellen-Organisation, erhielt die bisherige Agentur den Titel einer Filiale; der Leiter wird fortan Zweigstellen-Direktor genannt.

Baupläne

Schon Ende der sechziger Jahre musste erkannt werden, dass der Endausbau des Bankgebäudes an der Bahnhofstrasse 48 irgendwann erreicht sein werde und dass daher eine Neulösung gefunden werden müsse. Man versuchte, am bisherigen Standort unter Einbezug von Nachbarliegenschaften ein Projekt zu verwirklichen. Zu grosse Probleme verhinderten dies schliesslich. Die Bank prüfte weitere mögliche Standorte für einen Neubau und trat dann 1977 in Verhandlung mit den Geschwistern Lina und Edwin Gossweiler. In der Folge konnte im Juli 1979 ein Kaufvertrag für ihre Grundstücke an der Bahnhof-, Uster- und Schulhausstrasse abgeschlossen werden. Damit kam man dem dringend nötigen und ersehnten Neubau ein gutes Stück näher. Noch aber musste geplant, verhandelt, bewilligt, vergeben und gebaut werden. Zunächst wurde Architekt Kurt Züger, der als

Die Zürcher Kantonalbank in Dübendorf

Dübendorfer mit den Verhältnissen vertraut und für eine solche Aufgabe bestens vorbereitet war, mit der Ausarbeitung eines Projektes für einen Neubau beauftragt. In vielen Sitzungen und Beratungen reifte das Projekt der Überbauung, und gegen Ende 1981 erfolgte die erste Bauausschreibung.

Im Zusammenhang mit der Planung für den Stadthausneubau gegenüber dem Kantonalbank-Areal musste jedoch die Projektierung der Bank nochmals neu begonnen und dem Stadthausprojekt angepasst werden. Erst im März 1983 konnten die neuen Pläne eingereicht werden, und im Mai 1983 lag dann die langersehnte Baubewilligung vor. Am 3. Dezember 1983 begann der Abbruch der Altliegenschaften auf dem Bauareal, und am 29. März 1984 konnten die eigentlichen Bauarbeiten in Angriff genommen werden. Die Aufrichte fand am 8. Oktober 1985 und die Bauvollendung und die Aufnahme der Tätigkeiten in der neuen Bank am 10. November 1986 statt.



Blick in die Bahnhofstrasse: Die Dachform des Hotels Hecht wurde für die ZKB-Überbauung übernommen.



Das Umziehen

Bevor dies jedoch geschehen konnte, musste allerdings der komplizierte Umzug in den Neubau organisiert und durchgeführt werden. Dazu wurden die verschiedensten Helfer aufgeboten und vielerlei Mittel eingesetzt. Schon Monate vor dem wichtigen Termin trat eine interne Zügel-Kommission in Aktion und erarbeitete die nötigen Pläne, Daten und Zielsetzungen. Als erstes verschob man an zwei Samstagen den Grossteil des Archivmaterials in den Neubau. Sodann wurden Hunderte von Containern, in welche die Pult- und Schrankinhalte eingefüllt werden sollten, nummeriert und parallel dazu am neuen Arbeitsort die Pulte und Schränke ebenfalls gekennzeichnet. Die diversen Büromaschinen mussten in gleicher Weise vorbereitet werden. Am Vorabend des Zügeltages begann eine Spezialequipe mit der Demontage der Safe-Anlage, und die ganze ZKB-Mannschaft plazierte sämtliche Zügelware in die vorbezeichneten Container.



Im September 1981 verkauften die Geschwister Lini und Edwin Gossweiler die Liegenschaften Bahnhofstrasse 1, Usterstrasse 3 und 5 sowie Schulhausstrasse 4 der Zürcher Kantonalbank. Insgesamt standen 2154 Quadratmeter Land für den Bankneubau zur Verfügung.

Am Freitag, 7. November 1986, mussten die Kunden, die entsprechend avisiert worden waren, für einen Tag auf die Dienste der Bank verzichten. Um 7.30 Uhr begann die grosse Arbeit, und sie kamen alle: Die Leute der Transportfirma mit ihren Möbelautos, Lifts und Förderbändern, die Spezialisten der Kassenschrankfirma, die Schlosser, welche die Wege für die tonnenschweren Schrankfachanlagen freizulegen hatten, die Polizei in Uniform und Zivil, um den Verkehr zu regeln und den Transport der Millionengüter zu überwachen, der Notar, der die rechtmässige Abwicklung zu protokollieren hatte, die Leute des Telefonamtes und der Sicherheitsfirma, die EDV-Techniker, die für die Betriebsbereitschaft am folgenden Arbeitstag zu sorgen hatten, und nicht zuletzt natürlich sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bank, die ihre Einsatzpläne und Aufgaben schon Tage zum voraus erhalten hatten. Wohl an die hundert Helferinnen und Helfer setzten sich an diesem Tage mit grossem Elan für den Umzug ein. Und alle leisteten ganze Arbeit, so dass am Montag darauf die neue Bank ihre Kunden freundlich empfangen und einwandfrei bedienen konnte.



Das 1909 erbaute Gebäude wurde an der Zürichstrasse erstellt, welche später ab Kreuzung Bahnhofstrasse/Wilstrasse Richtung Glatt in Usterstrasse umbenannt wurde.

Der Neubau

Das äussere Erscheinungsbild des Neubaus beruht auf Gesetzesbestimmungen, die für die Kernzone von Dübendorf gelten und Anlehnung an den traditionellen Baustil verlangen. Die neue Bank verfügt heute über 1370 Quadratmeter Bürofläche, das ist rund viermal mehr als im alten Gebäude, und bietet Platz für 60 Mitarbeiter. Gegenwärtig sind ungefähr 50 Angestellte beschäftigt. Im Untergeschoss befinden sich diverse technische Räume, die Archive und die Tresoranlagen; 1350 Schrankfächer für Kunden stehen zur Verfügung.

Das Erdgeschoss beherbergt die Kundenzone mit sechs Schaltern und das nötige «Hinterland». Zwei weitere Schalter für Kundenberatung sind im 1. Obergeschoss untergebracht, zusammen mit den Büros der Wertschriften- und der Kreditabteilung, sowie das Sekretariat und das Büro des Filialdirektors. Im 2. Obergeschoss sind die Buchhaltung und der Zahlungsdienst in einem Grossraumbüro zusammen-

gefasst. Dort befinden sich auch die Sprech- und Sitzungszimmer und eine Cafeteria für das Personal. Ein Grossteil der vielen Gemälde in den Bankräumlichkeiten stammt von Dübendorfer Künstlern, so von Max Frühauf, Paul Broglin. Für den Kunden stehen in der unterirdischen Garage und zwischen der Bank und dem Haus Schoch Parkplätze zur Verfügung.

Ausser den Bankräumlichkeiten sind in der ganzen Überbauung zwei Läden sowie Büros und je eine 4½- und 3½-Zimmer-Wohnung im Haus Schoch untergebracht.

Der ganzen Überbauung kommt städtebauliche Bedeutung zu, ist sie doch ein erstes Stück des zukünftigen neuen Stadtkerns, der fussgängerfreundlich gestaltet werden soll und dem weitere Bauten, die zum Teil schon im Entstehen begriffen sind, zu noch grosserer Attraktivität verhelfen werden.

STAATS-		GARANTIE
ZÜRCHER KANTONALBANK AGENTUR DÜBENDORF		
<i>Annahme von Geldern gegen Obligationen, Sparhefte etc. Eröffnung von Krediten zu ermäßigten Zinssätzen Aufbewahrung und Verwaltung von Wertpapieren Vermietung von Schrankfächern</i>		
<i>Change</i>		<i>Inkasso</i>
Prompte Beforgung aller übrigen Bankgeschäfte		

Die Eröffnung

Der Eröffnungsfeier vom 11. November 1986 im Hotel Bahnhof ging ein Rundgang in den neuen Räumlichkeiten voraus. Die Freude über den gelungenen Neubau brachten der Direktor der Dübendorfer Filiale, Willi Schreiber, der Architekt Kurt Züger und auch Stadtpräsident Heinz Jauch zum Ausdruck. Bankpräsident Bruno Schürch überreichte als Geschenk der Zürcher Kantonalbank namhafte Beträge für gemeinnützige Zwecke in Dübendorf. So erhielt das Alterszentrum Dübendorf zur Errichtung einer eigenen Bibliothek 10000 Franken. Der Pfadfinderstamm Dübelsstein, die Jugendgruppe der Evangelisch-reformierten Kirchgemeinde Dübendorf und die Jugendbetreuung der Katholischen Kirche Dübendorf durften je 2000 Franken für ihre Arbeit entgegennehmen.



Seit 1963 leitet Willi Schreiber-Reimann die Geschicke der ersten in Dübendorf niedergelassenen Bank.

Die Zürcher Kantonalbank in Dübendorf

Die Anlässe im Zusammenhang mit dem Neubezug der Bankfiliale fanden ihren Abschluss mit dem Tag der offenen Tür am Nikolaus-Tag 1986. Einige tausend Interessierte zogen an jenem Vormittag durch die schönen, neuen und zweckmässig gebauten und eingerichteten Räumlichkeiten und freuten sich an den Klängen der Stadtmusik, dem Wettbewerb mit verschiedenen Preisen, dem Apéro und den kleinen Geschenken.



Das alte Haus der einstigen Papeterie Schoch wurde am 3. Dezember 1983 abgebrochen und in den äusseren Abmessungen am selben Ort wieder errichtet.

Die Zürcher Kantonalbank setzte mit diesem schmunken Neubau einen ersten Akzent im Zentrum von Dübendorf. Weitere mögen folgen – hoffentlich auch bald in Form eines Stadthauses!

Des Architekten Aufgabe: die neue Zürcher Kantonalbank soll das Zentrum prägen

Die alten Bauten – was ist schutzwürdig?

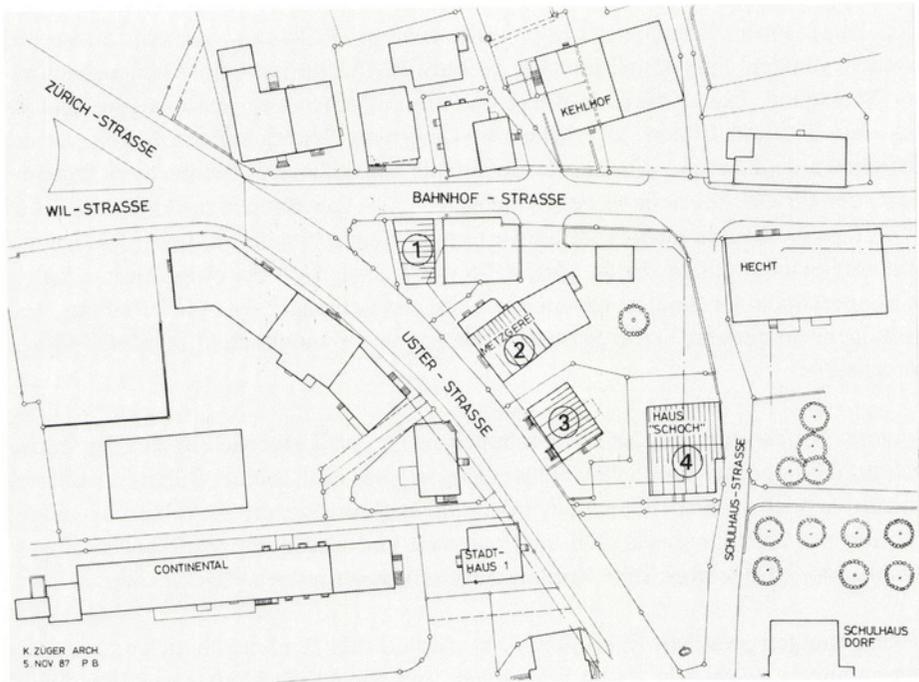
Nachdem die Zürcher Kantonalbank im September 1981 von den Geschwistern Lini und Edwin Gossweiler die Liegenschaften Bahnhofstrasse 1 (die ehemalige Velohandlung Di Majo), Usterstrasse 3 (die frühere Metzgerei Gossweiler), und 5 (die alte Post) sowie Schulhausstrasse 4 (die einstige Papeterie Schoch) erwerben konnte, standen 2154 Quadratmeter Grundstücksfläche für eine Neuüberbauung zur Verfügung. Das erworbene Areal war mit einfachen zweigeschossigen Bauten aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert überbaut. Die Schutzwürdigkeit dieser Bauten wurde durch die Zürcher Kantonalbank abgeklärt. Der Stadtrat von Dübendorf, der für die Beurteilung der Schutzwürdigkeit von Bauten zuständig ist, fand 1979, dass die Bauten nicht erhaltenswert seien. Nur die Sandstein-Toreinfassung im Haus Schoch mit der Inschrift: «Ano 1755 war er bauen ich der ewige Gott er halte mich» erachtete der Stadtrat als schutzwürdig und verlangte, dass die Erhaltung des Torbogens an anderer Stelle zwischen Behörde und Bauherrschaft im Detail abzusprechen sei.

Anderer Auffassung war der Mittelschullehrer Dr. Wolf Heinrich Bickel. Er setzte sich für die Erhaltung des Schochhauses ein, welches nach seinem früheren Besitzer August Schoch nun so benannt wurde, und mobilisierte die Bevölkerung. Eine Petition mit 2259 Unterschriften kam zustande und wurde der Stadtkanzlei eingereicht. Am 3. Dezember 1983 wurden die vier Häuser jedoch abgebrochen.

Verhandlungen zwischen Behörden, Opponenten und Bauherrschaft hatten zuvor stattgefunden. Fachleute waren beigezogen und alle Möglichkeiten zur Erhaltung des Schochhauses geprüft worden. Man fand die Lösung in einem Kompromiss. Das Haus Schoch wurde in den äusseren Abmessungen und am selben Ort wieder erstellt. Der Torbogen wurde genau rekonstruiert, da sein Zustand derart schlecht war, dass der Steinmetz eine Restaurierung ablehnte. Der alte Torbogen wurde der Stadt Dübendorf geschenkt und wird im Ortsmuseum seinen Platz finden.

Ein schönes handgeschmiedetes Balkongeländer, welches sich über dem Eingang der ehemaligen Metzgerei Usterstrasse 3 befand, wurde restauriert und am Einfami-

lienhaus Eichackerstrasse 23 der Familie Laurenz Fischer-Ferrari wiederverwendet. Am alten Gebäude Usterstrasse 1 fand sich ein aus Sandstein bestehendes doppeltes Giebelfenster mit zwei als Rundbogen ausgebildeten Stürzen. Diese Fenstereinfassung wurde auch restauriert und dann in die Giebelfassade des Einfamilienhauses Stettbachstrasse 55a von Ernst Keller in Stettbach integriert.



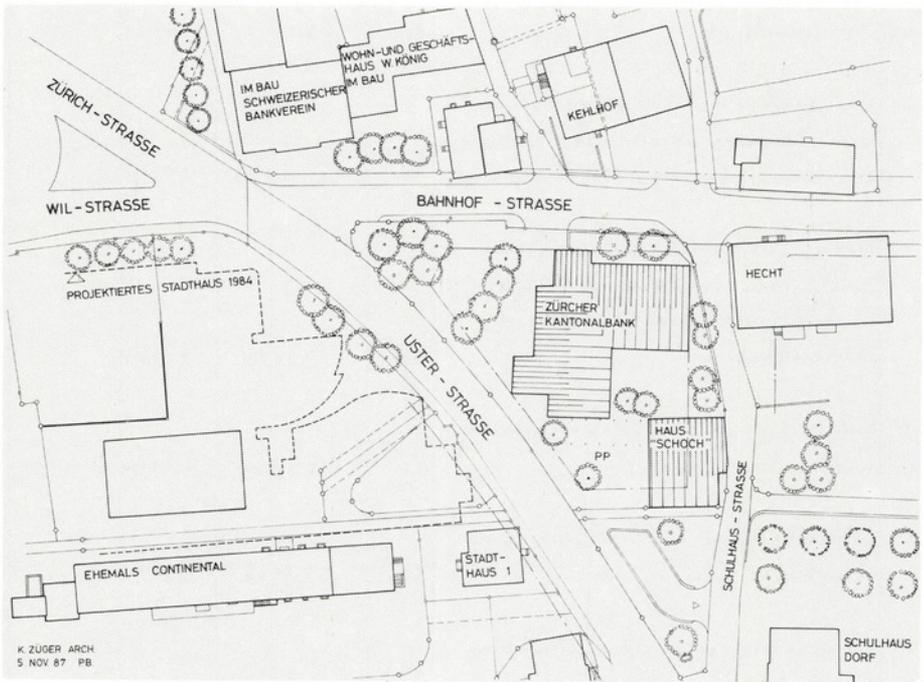
Situationsplan mit den alten Bauten im Städtli, die von der Kantonalbank von den Geschwistern Lini und Edwin Gossweiler im Herbst 1981 erworben wurden.

- ① Bahnhofstrasse 1: Haus der ehemaligen Velohandlung Di Majo.
- ② Usterstrasse 3: das 1909 erbaute Haus der früheren Metzgerei Gossweiler.
- ③ Usterstrasse 5: das 1905 erbaute Haus der alten Post, es beherbergte die Dübendorfer Post von 1905 bis 1932.
- ④ Schulhausstrasse 4: einstige Papeterie Schoch.

Die Zürcher Kantonalbank in Dübendorf

Das Projekt 1981: langwierige Verhandlungen und Anpassung an ein Bauvorhaben, das nicht realisiert wird.

Bereits vor dem Landerwerb im Jahre 1981 wurde der Architekt beauftragt, eine Überbauungs-Studie auszuarbeiten, die Aufschluss geben sollte, ob das von der



Situationsplan der neuen Bauten der Zürcher Kantonalbank. Das Bauvorhaben wurde 1983 bewilligt. Es war bereits auf die neue Bauordnung von 1986 ausgerichtet und abgestimmt auf das 1984 abgelehnte Stadthausprojekt. Der Plan zeigt den vorgesehenen Stadthausplatz, der fussgängerfreundlich gestaltet werden und im Endausbau auch einem Markt dienen soll. Heute ist dieser Platz zu fast einem Drittel realisiert. Er hat eine hübsche, kreisförmig gemusterte Pflasterung aus Porphyrsteinen; auch seine Bäume sind kreisförmig gepflanzt.

Rechnung

für Herrn E. Gossweiler, Metzgermeister in Hübendorf
von E. Bonaldi Baugesellschaft, Hübendorf

№	Bauegegenstände	Mass- Gattung	Mass-Betrag	Einheits- Preis		Betrag		Total-Betrag	
				Fr.	Cl.	Fr.	Cl.	Fr.	Cl.
Accordarbeiten Kohlhais in Ökonomingebäude									
Erd- u. Maurerarbeiten									
1	Kümmisabtrag	m ³	6 1/2	25	-	162	50	-	-
2	Ausgrabung der Baugrube mit der Fundamente des Ökonomie- gebäudes bis auf die Kiesschicht	m ³	189	11	100	2079	75	-	-
3	Betonfundamente und Keller- umfassungsmauerwerk des Kohlhais aus Portland- cehmentbeton	m ³	82	11	15	1183	10	-	-
4	Doppeltreppiges Sockelmauer- werk aus Beton	m ³	115	18	20	2070	-	-	-
5	Scheidemauern im Keller aus Backsteinen	m ³	22	9	35	780	-	-	-
6	Scheidemauern im Keller aus Backsteinen 15 cm stark	m ³	13	38	6	829	5	-	-
7	Umfassungsmauerwerk aus Backsteinen in Kalksand- steinen, sowie Scheidemauern im Parkett aus Backsteinen 25 cm stark	m ³	118	33	55	1185	50	-	-
Transport								785	200

Bauherrschaft gewünschte Raumprogramm zu verwirklichen sei. Der erste Plan trägt das Datum vom 9. Mai 1980 und zeigte auf, dass das vorgegebene Raumprogramm ohne weiteres realisierbar wäre und sich ideale Betriebsabläufe bereits in dieser ersten Studie ergaben. Der Hauptbau mit vorwiegend Bankräumlichkeiten war dreigeschossig und mit einem Satteldach vorgesehen. Längs der Bahnhofstrasse wurden im Erdgeschoss Arkaden vorgeschlagen. Das Haus Schoch verlegte diese Studie vom alten Standort auf die Baulinie an der Usterstrasse und liess so einen grösseren Platz hinter der Liegenschaft Hecht entstehen. Sie wurde weiterbearbeitet und reifte schliesslich zu einem Projekt. Die Baueingabe erfolgte im Jahre 1981. Doch es sollte anders kommen . . .

Welche Bauordnung gilt?

Die Stadt Dübendorf befasste sich seit 1978 mit einer neuen Planung. Zonenplan und Bauordnung mussten gestützt auf das «Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht» (Planungs- und Baugesetz vom 7. September 1975) neu erarbeitet werden. Der Stimmbürger hiess an der Urnenabstimmung vom 28. September 1986 diese Planung gut. Die Projektierung und Realisierung unseres Bauvorhabens fiel somit in eine Zeit, in der die gültige Bauordnung aus dem Jahre 1968 wohl Rechtskraft besass, jedoch mit der im Entstehen begriffenen Planung teilweise in Widerspruch stand.

Von neuem fanden langwierige Verhandlungen zwischen Stadtrat und Bauherrschaft statt. Das Büro Marti + Kast, Zürich, das mit der Dübendorfer Ortsplanung beauftragt war, und Architekt Ernst Gisel, Zürich, der 1981 als Sieger aus dem Stadthaus-Wettbewerb hervorgegangen war, wurden vom Stadtrat zur Beratung beigezogen. Alle Beteiligten waren sich bewusst, dass die Neubauten im Zentrum auf die künftige Ortsplanung und auf das neue Stadthaus abzustimmen seien. Die Baumassen wurden in Modellen im Massstab 1:500 dargestellt und eine von allen Beteiligten akzeptable Lösung ergab sich rasch.

Die Planbearbeitung, das heisst das Anfertigen von Studien, von Grundrissen und Fassaden, konnte von neuem beginnen. Nach vielen Verhandlungen, Änderungen

Links: Baumeister-Rechnung von 1910 der Firma Bonaldi. Position 6 «Backsteinmauerwerk 15 Zentimeter stark» wurde verrechnet mit Fr. 6.20 pro Quadratmeter. Heute werden 68 Franken bezahlt.



An sechs Schaltern wird die Kundschaft bedient. Reich ist auch die künstlerische Ausschmückung des Bankgebäudes. Die Verantwortlichen berücksichtigten dabei einheimische Kunstschaffende.

gewerbe hatte Mühe, zu Aufträgen zu gelangen. Dies führte dazu, dass die Arbeiten, wo es sinnvoll war, aufgeteilt und an mehrere Unternehmer vergeben wurden. Das Dübendorfer Gewerbe stand in Konkurrenz gegen die Unternehmer der Nachbargemeinden, die auch Bankkunden waren. Gemeinsam hatten alle Unternehmer eines: die Notwendigkeit, Aufträge zu beschaffen, um Arbeitsplätze zu sichern. Die Bauherrschaft wollte diese Situation nicht ausnützen; sie zeigte kein Interesse, auf Angebote unter dem Normalpreis einzugehen. Die Stützung und Erhaltung des Gewerbes war ein grosses Anliegen der Zürcher Kantonalbank!

Das Zentrum beleben

Würde die bauliche Nutzung lediglich die Bedürfnisse der Bank abdecken, wären die Aktivitäten im und um das Gebäude abhängig von den Schalteröffnungszeiten und somit samstags und sonntags eingestellt oder stark eingeschränkt. Man erstellte ausser Bankräumen auch Läden, Büros für Fremdmieten und zwei Wohnungen mit der Absicht, dem Zentrum vermehrt zu Attraktivität zu verhelfen.



Das neue Bankgebäude der Zürcher Kantonalbank an der Usterstrasse 1. Man freut sich nicht nur über den gefälligen Neubau, sondern ebenso sehr über den grosszügigen Platz.

Der vorgesehene Stadthausplatz südwestlich der Kantonalbank sollte für die Fussgänger gestaltet werden, im Endausbau jedoch auch einem Markt dienen. Dieser Platz, heute zu etwa einem Drittel realisiert, ist mit einer kreisförmig angelegten Pflasterung aus Porphyrsteinen ausgelegt. Seine Mitte wurde ebenfalls kreisförmig mit Kugelspitzahorn-Bäumen bepflanzt. Ein weiterer Kreis von Bäumen, alles Spitzahorn, umfasst das Platzzentrum. Eine Walliser Baumschule lieferte sie, da in unserer Gegend kein einziges Exemplar mehr verfügbar war.

Zwischen dem Bankgebäude und dem Haus Schoch wurde ein Grünhof geschaffen und mit einer mehrstämmigen, gelbblühenden Zwergkastanie bepflanzt. Der alte Brunnen vor dem Dorfschulhaus wurde restauriert und am Standort belassen. Gestaltet wurden die Grünflächen vom Dübendorfer Gärtnermeister Ruedi Rohner.

Gesundheitsbetreuung in Dübendorf

Die Zeit der Bader, Scherer und Wunderdoktoren

Das erste Zeugnis einer medizinischen Betreuung unserer Bevölkerung findet sich im Gfenn. Das Lazariterhaus im Gfenn war im 13. Jahrhundert und wahrscheinlich auch noch später ein Spital, das zur Aufnahme und Absonderung von Aussätzigen diente. Fromme Brüder, heisst es, also Priester, Ritter und Laienbrüder, pflegten die Kranken. Der Aussatz, die Lepra, wurde offenbar durch die Kreuzzüge aus dem Orient eingeschleppt.

Die Legende sagt, dass ein Kreuzritter, König Balduin, im ersten Viertel des 13. Jahrhunderts das Lazariterkloster gegründet habe und dort Leprakranke aufnehmen liess. Er selbst soll 20jährig in Jerusalem gestorben sein. Andere berichten, Vogt Rudolf III. von Rapperswil habe das Lazariterhaus 1217 ins Leben gerufen, nachdem er von einer Pilgerreise ins Heilige Land zurückgekehrt sei, wo er die Gastfreundschaft des Lazariterordens genossen hatte.

Zu den Heilkundigen zählten auch die Scherer und Bader. Scherer waren ländliche Haarschneider, die auch Zähne zogen, Hühneraugen entfernten, schröpften, Wunden versorgten und «Chirurgie trieben». Medizinische Hilfe boten auch die Bader, die Besitzer von Badstuben, an. Ihre Schwitzkasten galten als vorzügliches Mittel, den Körper zu entschlacken.

Dann gab es auch fahrende Heilkünstler, Wunderdoktoren. Im Heimatbuch 1960 berichtet Bundesrichter P. Korrodi von den Praktiken des Wunderarztes Heinrich Merkli. Er wohnte im 17. Jahrhundert in Bisikon, er war teilweise gelähmt, und man sprach ihm übernatürliche Kräfte zu. Der schwerkranke Dübendorfer Scherer Hans Jakob Oetiker bat ihn um Hilfe. Zuerst behandelte er dessen schmerzhaftes Leiden mit einem Aderlass am Fuss. In der Annahme, sein Patient sei von Unholdinnen verhext worden, entschloss er sich hierauf zu folgender Prozedur: Er goss den Urin, das «Wasser», des Mannes in eine eiserne Pfanne und hielt diese über das Feuer. Dann nahm er drei gegen Sonnenaufgang gebrochene Haselruten und schlug damit zehn Streiche auf den siedenden Harn. Darauf hing er die Haselschosse in den Rauch des Kamins, und zwar bei geschlossenen Türen und Fenstern. Der Erfolg soll gut gewesen sein, die Schmerzen verflüchtigten sich. Der Wunderdoktor liess durchblicken, er wisse auch, wer dem Scherer diese Schmerzen angehext habe. Und so kam es zu bösen Verdächtigungen in der Verwandtschaft und im Dorf. Die Obrigkeit setzte Heinrich Merkli gefangen und klagte ihn wegen Zauberei an. Der Wunderdoktor leugnete, mit dunklen Mächten in Verbindung zu stehen und un-

erlaubte Mittel beim Arznen angewendet zu haben. Viel Belastungsmaterial wurde zusammengetragen, doch es reichte nicht aus, ihm Zauberei nachzuweisen. Er wurde verurteilt, seine Taten öffentlich zu bekennen und zu widerrufen.

Diese Geschichte weist sehr deutlich darauf hin, wie schlecht es eigentlich der Bevölkerung vor der Niederlassung eines wissenschaftlich ausgebildeten Arztes ging. Die Widerstandsfähigkeit der Kinder war sehr bescheiden, was mit der fehlenden Hygiene und der schlechten Ernährung zusammenhing. Kinderarbeit war oft die Voraussetzung für das Überleben einer Familie. In den dunklen, engen und feuchten Webkellern herrschte ein ungesundes Klima. Die Armut und Not unter der Landbevölkerung war über Generationen gross. Und wenn eine Ernte schlecht ausfiel, waren Hungersnöte nicht selten. Krankheiten und Seuchen waren an der



Noch um 1910 gab es keine Apotheke im Dorf. Im alten, später abgebrannten Gasthaus Adler «praktizierte» G. Ackermann als Coiffeur und Chirurg, betrieb daneben eine Drogerie und verkaufte Verbandstoff.

Tagesordnung. Die Kinder erkrankten und starben an heute einfachen Kinderkrankheiten wie Keuchhusten, Masern, Scharlach oder Röteln. Aber auch Verwurmung oder Pocken waren keine seltenen Todesursachen.

Die Erwachsenen ihrerseits wurden oft nicht älter als 40 Jahre. Früh schon starben sie an Kindbettfieber, Knochenfrass, Lungentuberkulose, Wassersucht, Krebs und anderen Geschwüren. Dazu gesellten sich die Wundinfektionen nach Unfällen.

Die Zeit der ersten Ärzte

Erst 1841 kam mit Dr. Salomon zur Eich erstmals ein Arzt nach Dübendorf, womit sich die medizinische Betreuung der Bevölkerung rasant verbesserte.

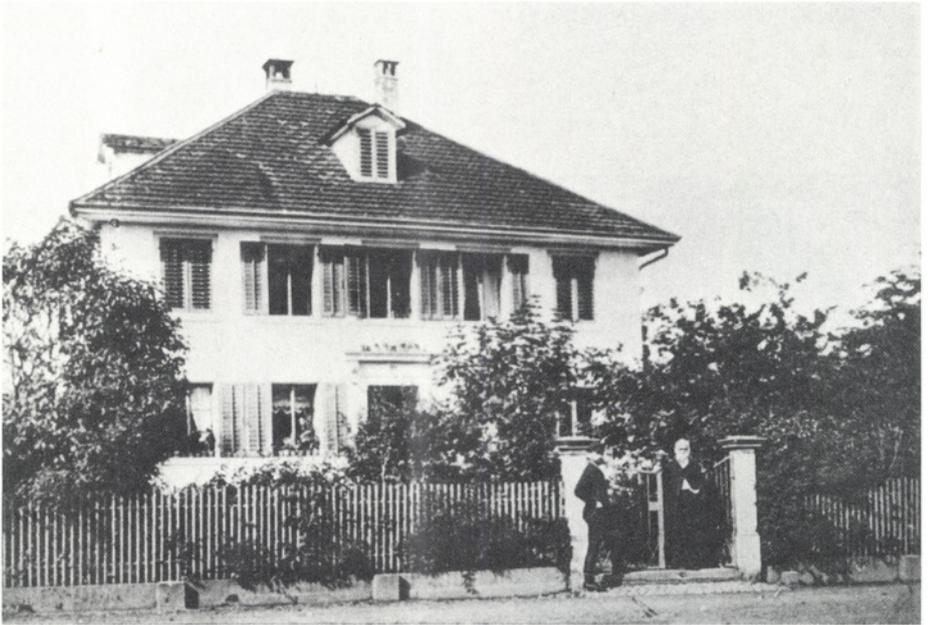
Er wohnte und arbeitete im Doktorhaus in der Leepünt. Dieses hatte er vom frühverstorbenen Arzt Hans Konrad Gossweiler übernommen, der es zwei Jahre vorher bauen liess.

Daneben blieb aber dem Dorf der Bader oder Scherer. So zeigt ein Foto von etwa 1910 vom später abgebrannten Gasthaus Adler das Ladenlokal eines «Coiffeurs und Chirurgen».

Von Mitte der zwanziger Jahre an besass Dübendorf für mehr als 20 Jahre ein eigenes Entbindungsheim an der Storchengasse 14. Dort wirkte vor allem Dr. Hans Baumann zusammen mit den tüchtigen Hebammen Barbara Pfister und A. Stähli sowie A. Pfister, der Schwester von Barbara Pfister, als Pflegerin.

Der Arzt Wilhelm Meyer (1830 bis 1907)

Dieser zweite, in Dübendorf von 1860 bis 1888 praktizierende Arzt stammte aus einer Zürcher Familie. Er war der Sohn des Stadtkassiers und späteren Stadtrates Wilhelm Meyer-Ott. Sein Grossvater, Oberamtmann Johann Jakob Meyer, hatte als Oberst seinerzeit Zürich gegen die helvetischen Truppen verteidigt. Der Dichter Conrad Ferdinand Meyer war ein Cousin unseres Wilhelm Meyer. Die Schulen besuchte er in Zürich, dann ergriff er das Studium der Medizin, das er wegen einer Typhuserkrankung zeitweilig unterbrechen musste. Das Staatsexamen legte er 1854 ab. Darauf folgte die praktische Ausbildung an Krankenhäusern in Wien, Berlin und Paris. Nach seiner Verheiratung mit Emma Frey liess er sich in Dübendorf



1839 kaufte der Arzt Hans Konrad Gossweiler in der Leepünt zwei Jucharten Land und baute darauf ein Wohnhaus mit Praxis. In diesem Gebäude wirkten bis 1925 verschiedene Dübendorfer Ärzte. 1955 erwarb die Politische Gemeinde Dübendorf die Liegenschaft; heute ist im schmucken Haus die Finanzverwaltung untergebracht.





Dr. Wilh. Meyer

Dr. med. Wilhelm Meyer praktizierte als zweiter Arzt von 1860 bis 1888 in Dübendorf und verfasste später eine Ortsbeschreibung und Geschichte der Gemeinde Dübendorf.

nieder und übernahm 1860 Haus und Praxis des ins Privatleben zurückgetretenen Dr. Salomon zur Eich in der Leepünt.

Er lebte während 30 Jahren seinem Beruf mit ausdauernder Treue und Gewissenhaftigkeit nach. Die Grundsätze, die ihn dabei leiteten, publizierte er 1906: «Der Arzt soll zu jeder Stunde bei Tag und Nacht jedem, der es verlangt, zu Diensten stehen, ohne sich vorher irgend einer Gegenleistung versichern zu dürfen. Er soll seinen Beruf in idealem Sinne auffassen und in seiner Arbeit das reinste Vergnügen finden. Wer sich diesen Geboten nicht aus religiöser Überzeugung unterzieht, wird dazu durch die staatlichen Vorschriften gezwungen, und er hat die öffentliche Meinung gegen sich. Eine gewisse Freundlichkeit soll als Regel gelten, nicht bloss bei Schwerkranken oder bei hübschen Mädchen und koketten Frauen.»

Auch darüber, wie er seine Praxis einrichtete, berichtete er: «Bei Anschaffungen chirurgischer und geburtshilflicher Instrumente sollten zwar alle Eventualitäten ins

Auge gefasst, aber auch unnütze Kosten vermieden werden. Dem Anfänger konnte das für den Militärdienst verschriebene Taschenbesteck nebst einigen Zahninstrumenten und einer Geburtszange vorläufig genügen.»

1871 betreute Dr. Wilhelm Meyer in Dübendorf 300 Mann der Bourbaki-Armee, die in der Kirche und im Sekundarschulhaus untergebracht waren.

Sieben Jahre war er Mitglied der Sekundarschulpflege. Er hatte einen grossen Freundeskreis. Im Doktorhaus verkehrten nicht nur Verwandte; herzliche Beziehungen pflegte er auch zu Fabrikanten, Pfarrherren und Lehrern. Auch Kontakte zur Jugend waren ihm wichtig, so lud er häufig Sekundarschüler aus Dübendorf oder den Nachbargemeinden zum Mittagstisch. Reger Gedankenaustausch herrschte auch mit Professoren der Zürcher Hochschule. Das Doktorhaus war geistiger Mittelpunkt Dübendorfs.

Nach der Übergabe der Praxis an seinen Sohn Ernst befasste er sich intensiv mit geschichtlichen Studien, und 1898 publizierte er in Buchform die «Ortsbeschreibung und Geschichte der Gemeinde Dübendorf», ein für Dübendorf sehr wertvolles Werk.

Die medizinische Betreuung

Während fast 80 Jahren vermochte ein einziger Arzt Dübendorf nebst den umliegenden Dörfern Wangen, Brüttsellen, Schwerzenbach und Fällanden zu betreuen. Mit zunehmendem Wachstum der Bevölkerung liessen sich auch mehr Mediziner nieder. Zuerst nur einzelne, dann aber mehr. In den sechziger Jahren war die Zunahme der Bevölkerung derart stark, dass sogar ein regelrechter Ärztemangel auftrat.

Die Fortschritte der Medizin nach dem Zweiten Weltkrieg waren enorm: Zu den neuen Antibiotika und Mitteln gegen Tuberkulose kamen verbesserte Kenntnisse über die Infektionskrankheiten und deren Eindämmung mittels Impfungen. Gleichzeitig wurden bessere Operationstechniken und sicherere Narkosemöglichkeiten entwickelt.

In der ärztlichen Praxis wurden Blutanalysen, Röntgen und EKG eine Selbstverständlichkeit, so dass heute die Gefahr besteht, dass die Bevölkerung verlernt, Gesundheit als ein kostbares Gut anzusehen und zu pflegen. Nicht selten begegnet man in der Sprechstunde der Vorstellung, der Patient habe ein Anrecht auf

Gesundheitsentwicklung und Ärzte							
Jahr	Anzahl Einwohner	Geburten		Todesfälle		Anzahl Ärzte	Anzahl Einwohner pro Arzt
		Zahl	% der Einwohner	Zahl	% der Einwohner		
1771	1 240	31	2,5	40	3,2	–	–
1896	2 169	100	4,6	462	21,2	1	2 169 + Umgebung
1950	6 754	188	2,8	55	0,8	3	2 251
1959	11 377	255	2,2	83	0,7	5	2 275
1965	16 761	432	2,5	73	0,4	5	3 352
1975	20 444	263	1,2	112	0,5	9	2 271
1985	20 212	226	1,1	109	0,5	16	1 263

Gesundheit und Heilung. Als ob wir mit Medikamenten oder Operationen wirklich zu heilen vermöchten; dabei können wir die Natur lediglich in ihrer Fähigkeit unterstützen, Krankhaftes auszubessern.

Mit den vielen neuen Möglichkeiten wurde das Medizinstudium viel interessanter, so dass die Zahl der Ärzte in der Schweiz gewaltig anstieg. Heute darf man eher von einem Ärzte-Überfluss sprechen. In Dübendorf ist das Verhältnis aber noch ausgeglichen, und es ist zu hoffen, dass die freundschaftliche Zusammenarbeit unter den Ärzten noch lange anhält.

Nicht ganz unerwähnt bleiben sollen auch die vielen Kollegen, die in Dübendorf und Gockhausen ihren Wohnsitz haben, aber als Dozenten oder Spezialisten in Zürich arbeiten. Auch bietet das Fliegerärztliche Institut des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) einigen Ärzten Arbeit und Auskommen.

Unser ärztlicher Notfalldienst

Die ambulante medizinische Versorgung der Bevölkerung ist Sache der freipraktizierenden Ärzte. Die Landspitäler führen keine Polikliniken. Spitaleinweisungen werden durch den behandelnden Arzt veranlasst. Damit diese Versorgung jederzeit gewährleistet ist, sind die Gemeinden verpflichtet, einen ärztlichen Notfalldienst zu organisieren. In der Regel – so auch bei uns in Dübendorf – wird diese Aufgabe direkt an die ortsansässigen Ärzte delegiert.



Der Arzt Ernst Meyer-Rollé bezog 1907 das stattliche Arzthaus an der Casinostrasse. In diesem Gebäude ist heute das Fliegerärztliche Institut untergebracht.

Für die Behandlung in Notfällen ausserhalb der normalen Praxisöffnungszeiten ist immer zuerst der Hausarzt oder der behandelnde Arzt, der den Patienten bereits kennt, verantwortlich. Dies gilt auch in der Nacht!

Ist dieser Arzt nicht erreichbar (Ferien, Militärdienst, Freizeit), so kommt der Notfallarzt zum Einsatz. In Dübendorf ist rund um die Uhr immer ein Arzt erreichbar. Die Namen und Telefonnummern der jeweils erreichbaren Ärzte werden durch den Telefonbeantworter des abwesenden Arztes bekanntgegeben. Sie sind zudem im «Amtlichen Anzeiger» publiziert. Bei Unklarheiten können sie auch bei der Stadtpolizei erfragt werden.

Die Ärzteschaft ist bestrebt, diesen Dienst gewissenhaft und lückenlos anzubieten. Der Notfalldienst ist für die Versorgung von Notfällen gedacht. Unter Notfällen

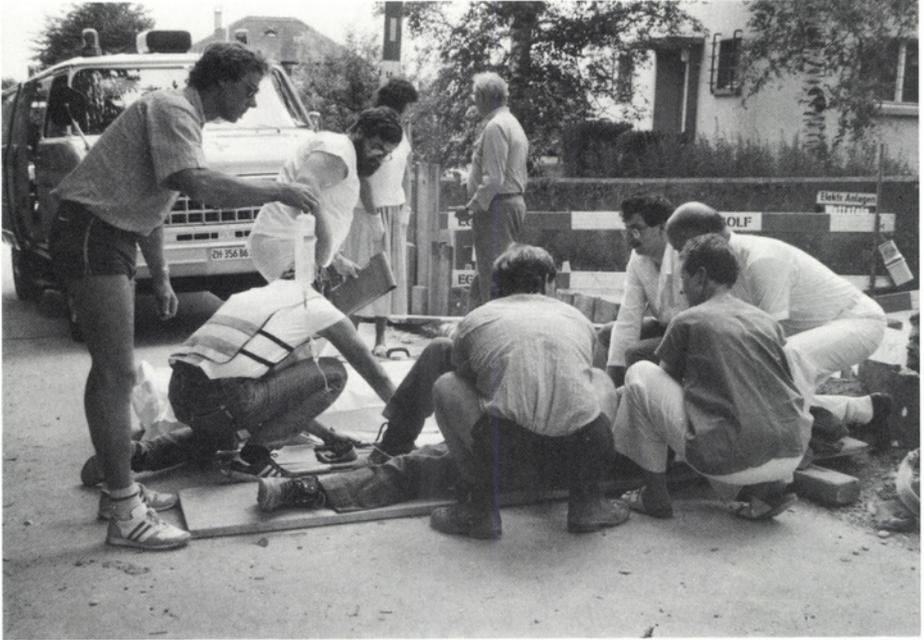
verstehen wir neu aufgetretene gesundheitliche Störungen, die sich ohne unmittelbare ärztliche Hilfe verschlimmern oder gefährlich werden könnten, sowie Unfälle und Schmerzzustände. Leider wird der Notfalldienst oft mit nicht dringlichen Fällen belastet. Der Notfallarzt ist deshalb – nicht zuletzt auch im Interesse der Krankenkasse – gezwungen, eine gewisse Triage vorzunehmen. Gelegentlich kommt es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Arzt und Patient bezüglich der Dringlichkeit eines Falles. Für Patienten, die sich über die Behandlung im Notfalldienst beschweren möchten, steht ein Ombudsmann zur Verfügung, der durch Vermittlung der Gesundheitsbehörde oder des Hausarztes angerufen werden kann. Gesamthaft betrachtet attestieren uns aber Patienten und Behörden ein sehr gutes Funktionieren unseres Notfalldienstes, und berechtigte Beanstandungen sind äusserst selten.

Unser Notfallteam

Vor ungefähr 15 Jahren, als der Notfalldienst rund um die Uhr noch nicht so straff organisiert war, gab es Politiker, die eine eigene Ambulanz für Dübendorf forderten, da bei schweren Unfällen oft sehr lange auf das Eintreffen der Ambulanz von Zürich gewartet werden musste. Auch bei schweren Herzzwischenfällen war jeweils bis zum Eintreffen des Cardiobus das Schicksal des Patienten meistens schon im günstigen oder ungünstigen Sinn entschieden. Das Zünglein an der Waage war dann häufig der rasche und kompetente Einsatz des zuerst herbeigerufenen ortsansässigen Arztes.

Diese Umstände bewogen eine kleine Ärztegruppe, sich zu einem Notfallteam zusammenzuschliessen, das bei lebensbedrohlichen Situationen (Herzinfarkt, schwere Unfälle) gerufen werden kann. Dieses Team hat die Aufgabe, raschmöglichst lebensrettende Sofortmassnahmen einzuleiten und bis zum Eintreffen des Notfallwagens des Spitals Uster dem Patienten die nötige Intensivbehandlung zu bieten. Diese Gruppe verfügt über die nötige Ausrüstung und die erforderlichen Kommunikationsmittel (Funkverbindungen untereinander, zum Spital, zu den Ambulanzen und zur Stadtpolizei). Die Alarmierung erfolgt durch die Ärzte, die Stadtpolizei oder die Einsatzzentrale der Kantonspolizei.

Es ist dies eine Dienstleistung an der Gemeinde, die der Initiative der Ärzteschaft entsprungen ist, und die sich dank ihrem günstigen Kosten/Nutzen-Verhältnis sehr



Notfallgruppe in Zusammenarbeit mit dem Ambulanzdienst des Spitals Uster bei einem Arbeitsunfall.

vorteilhaft auswirkt. Auf diese Weise können überflüssige Ambulanzfahrten und damit Kosten eingespart werden. Eine gemeindeeigene Ambulanzorganisation erübrigt sich so.

Während und nach dem Zweiten Weltkrieg besass Dübendorf einen eigenen Krankenwagen. Am bekanntesten war der Minerva (mit Schiebermotor), der viele Kranke und Verletzte zu transportieren hatte, aber selbst auch reparaturanfällig war. Paul Stüdl, Monteur bei den Gemeindewerken, und andere Helfer haben damit viele Hunderte von Hilfsbedürftigen in die Spitäler gebracht.

Arzt und Öffentlichkeit

Von den in der Gemeinde ansässigen Ärzten wird erwartet, dass sie sich um das öffentliche Gesundheitswesen im weitesten Sinn kümmern. Eine enge Zusammenarbeit besteht mit der Fürsorgebehörde, dem Sozialdienst für Erwachsene, der Vormundschaftsbehörde und dem Jugendsekretariat. Diese Behörden sind auf unseren ärztlichen Rat angewiesen, doch auch wir Ärzte zählen gerne auf die Unterstützung dieser Institutionen.

Der Fürsorgebehörde untersteht auch das Alterszentrum mit dem Pflegeheim. Dieses wird im Belegarztssystem betrieben. Das heisst, dass der eigene Hausarzt den einzelnen Patienten betreut. Dies erfordert zwar von der Ärzteschaft grossen Einsatz und vom Pflegepersonal viel Flexibilität, doch wird diese Art der Betreuung von den Patienten sehr geschätzt. Sie hat sich denn auch in den vergangenen Jahren sehr gut bewährt.

Die *Kommission für Gesundheitswesen und Umweltschutz* (Gesundheitsbehörde) befasst sich vor allem mit Lebensmittelkontrolle, Wohnhygiene, Abwasser- und Kehrrichtproblemen, Kontrolle von schädlichen Emissionen, Schwimmbad- und Friedhofbetreuung. Sie trägt aber ebenso die Verantwortung für die medizinische Versorgung der Bevölkerung. So überwacht und publiziert sie den von den Ärzten organisierten Notfalldienst.

Sie organisiert in Zusammenarbeit mit der kantonalen Gesundheitsdirektion Impf- und Schirmbildaktionen, ergreift Massnahmen bei Epidemien und informiert über drohende Gefahren für die Gesundheit. Der Gesundheitsbehörde unterstehen auch die Gemeindecrankenschwestern.

Die Ärzteschaft arbeitet eng mit dieser Behörde zusammen, und seit vielen Jahren ist auch ein Arzt Mitglied dieser Kommission.

Mit der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung ist die Zahl der pflegebedürftigen Patienten in stetigem Ansteigen begriffen. Das *Spitex-Konzept* bezweckt die Zusammenfassung und Koordination aller spitalexternen Dienste wie Ärzte, Gemeindecschwwestern, Hauspflege, Familienhilfe, Mahlzeitendienst, Transportdienst, Fürsorgedienst und Selbsthilfegruppen. Es hat die Aufgabe, die stationären Institute wie Spitäler, Kranken- und Pflegeheime zu entlasten und insbesondere den Chronischkranken und Behinderten die bestmögliche Pflege zu Hause in der gewohnten Umgebung zu ermöglichen. Das Spitex-Konzept bedeutet für uns Ärzte zusätzlichen Aufwand. Es ist aber eine dankbare Aufgabe, die uns in Zukunft vermehrt beanspruchen wird.

Auch im Dübendorfer *Parlament* sind oft Geschäfte zu behandeln, die das Gesundheitswesen betreffen. Die Ärzteschaft ist zurzeit durch zwei freipraktizierende und zwei angestellte Ärzte im Gemeinderat vertreten. Die Ärzte haben damit Gelegenheit, ihre Wünsche, Vorstellungen und Forderungen in die Politik einfliessen zu lassen. Umgekehrt verfügt das Parlament damit über Fachleute im Gesundheitswesen.

Der *Bezirksarzt* ist ein vom Regierungsrat ernannter Amtsarzt des Bezirks. Er ist

gewissermassen der verlängerte Arm des Kantonsarztes und des Gerichtlich-medizinischen Institutes. Er überwacht die Durchführung der gesundheitspolizeilichen Anordnungen der kantonalen Gesundheitsdirektion. Daneben ist er der medizinische Berater des Bezirksanwalts und der Polizei. Er übt gewisse gerichtlich-medizinische Funktionen aus, wie Beurteilen von aussergewöhnlichen Todesfällen, von Hafterstellungsfähigkeit, der Fahrtauglichkeit von Motorfahrzeugführern. Ihm zur Seite stehen ein bis zwei Adjunkte. Bezirksarzt und Adjunkte sind in unserem Bezirk freipraktizierende Ärzte.

Nebenamtliche ärztliche Aufgaben

Nebst der eigenen Praxistätigkeit üben die meisten Ärzte noch andere Funktionen in der Gemeinde aus. So sieht die Gemeindeordnung auf allen Schulstufen (Kindergarten, Unterstufe, Oberstufe und Kantonsschule) *Schulärzte* vor, welche in regelmässigen Reihenuntersuchungen die Kinder und Jugendlichen auf Entwicklungs- oder Gesundheitsstörungen zu untersuchen haben.

Ebenfalls von Amtes wegen hat die Gemeinde einen *Vertrauensarzt* für die Feuerwehr und einen für den Zivilschutz zu bestimmen. Beiden obliegt es, die Tauglichkeit der Mitglieder und Angehörigen für die zum Teil gefahrenreichen Aufgaben zu beurteilen.

Diese Tätigkeiten fallen meistens tagsüber und damit während der normalen Sprechstundenzeit an. Dies bedeutet nicht nur für den Arzt, sondern auch für dessen Patienten recht oft eine vermehrte Belastung, da dann ihr Arzt «schon wieder nicht da» ist.

Eine weitere nebenamtliche Aufgabe in Dübendorf ist diejenige des *Waffenplatzarztes*. Dieser hat den jungen Schulärzten in Rekrutenschulen und Offiziersschulen mit Erfahrung und Rat bei der Betreuung der vielen Soldaten zur Seite zu stehen. Da besonders der Beginn der Sommerferien mit dem Beginn der Rekrutenschulen und Offiziersschulen zusammenfällt, teilen sich in Dübendorf vier Ärzte in diese Tätigkeit.

Das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) unterhält einen eigenen fliegerärztlichen Dienst im gleichnamigen Institut im «Casino» (Doktorhaus II) an der Bettli-strasse 16. Das Institut befindet über die Flugtauglichkeit von Piloten und Fallschirmgrenadieren und tritt darum nur selten in der Öffentlichkeit in Erscheinung.

Betriebsarzt

Der Wunsch nach besserer Betreuung und nach mehr Sicherheit für ihr Personal veranlasst besonders grössere Betriebe, einen «Betriebsarzt» zu suchen, der bei Unfällen helfen kann. Aber auch Gesundheitskontrollen und (von der Suva vorgeschriebene) Untersuchungen oder Grippe-Impfungen gehören zu seinem Aufgabebereich. Daneben berät er die Firmenleitung über mögliche Massnahmen zur Unfallverhütung.

Platzarzt

Ebenso wird auch bei Sport- und Grossveranstaltungen wegen Verbandsvorschriften oder freiwillig ein Platzarzt benötigt, der im Falle von Unfällen sofort zur Stelle ist. So kommt es, dass häufig ein Arzt in seiner Freizeit auf dem Sportplatz anzutreffen ist, ohne aktiv am Anlass teilnehmen zu können. Diese Aufgabe ist ehrenamtlich. Vor allem an Wochenenden bedeutet sie sehr oft einen Verzicht auf Freizeit mit der Familie.

Samariterarzt

Als einziger Verein kennt verständlicherweise nur der Samariterverein einen Arztposten in seinen Statuten. Dessen Aufgabe besteht darin, die Samariterlehrer, die medizinische Laien sind, mit fachlichem Wissen zu beraten. Daneben hat er noch die für ihn vorgesehenen Themen an Samariterkursen zu unterrichten (Menschen- und Krankheitslehre). An den monatlichen Vereinsanlässen ergeben sich daneben gute Möglichkeiten, allgemeine Gesundheitsfragen mit den Samaritern zu besprechen. Diese Art öffentlicher Sprechstunde ermöglicht den Mitgliedern, aus erster Hand umfassende Antworten zu ganz verschiedenen Gesundheitsthemen zu bekommen. Dies entlastet nicht zuletzt auch wieder die zeitlich doch begrenzten Sprechstunden.

Triage-Arzt

Mehrere Ärzte von Dübendorf sind ins Katastrophenkonzept der Kantonspolizei als Triage-Ärzte einbezogen. Diese werden im Katastrophenfall (1985 beim Hallenbad-Unglück in Uster war dies beispielsweise nötig) von der Polizei direkt aufgeboten und an ihren Einsatzort gebracht. Dort haben sie über Dringlichkeit und Art der nötigen Behandlung der Patienten zu befinden. Für diese Ausbildung werden sie alle zwei Jahre zu einem zusätzlichen Wiederholungskurs aufgeboten.



Die heutigen Dübendorfer Ärztinnen und Ärzte vor dem alten Doktorhaus.

Von links nach rechts vordere Reihe: Dr. Willi Widmer, Dr. Olga Navratil, Dr. Kveta Opravil, Dr. Rudolf Wegmann, Dr. Hans-Heinrich Amstein, Dr. Rolf Salber.

Mittlere Reihe: Dr. Jürg Gfeller, Dr. Radoslav Opravil, Dr. Peter Walker, Dr. Stefan Brun, Dr. Silvio Rageth, Dr. Rudolf Burger.

Dritte Reihe: Dr. Benjamin Schwarz, Dr. Ernst Sturzenegger, Dr. Heinz Blickenstorfer.

Hinterste Reihe: Dr. Sven Michelsen, Dr. Ralph Baumann. Es fehlt: Dr. Jutta Iseli.

Wir glauben, dass wir in Dübendorf eine gute medizinische Grundversorgung anbieten können. Die unterschiedliche Ausbildung, aber auch die unterschiedliche Art der Patientenbetreuung sollte es jedem Bewohner der Stadt ermöglichen, den ihm zusagenden Arzt zu finden. Daneben sorgt die Einrichtung Notfallarzt dafür, dass auch Patienten, deren Arzt auswärts praktiziert, sich jederzeit am Ort an einen Arzt wenden können. Im Vergleich zu früher sind unsere Möglichkeiten zu helfen heute reichhaltig und enorm. Aber auch die Ansprüche an den Mediziner sind gestiegen. Gleich geblieben sind die Patienten mit ihren Nöten und Leiden. Wir hoffen, dass wir diese auch weiterhin lindern können.

Ärzte in Dübendorf

Arzt und Praxis

Praxistätigkeit

Dr. med. Salomon zur Eich 1841–1860
in der Leepünt im 1839 erbauten Haus
des Arztes Hans Konrad Gossweiler,
heute Stadthaus II

Dr. med. Wilhelm Meyer 1860–1888
im Haus des Dr. Salomon zur Eich,
fortan Doktorhaus genannt

Dr. med. Ernst Meyer
(Sohn des Wilhelm Meyer) 1888–1913
Zuerst im elterlichen Doktorhaus,
ab 1907 im neuen Arztthaus an der
Casinostrasse,
heute Fliegerärztliches Institut

Dr. med. Arnold Albrecht 1913–1945
anfänglich im Doktorhaus
in der Leepünt,
ab 1925 im Neubau Usterstrasse 24

Dr. med. Heinrich Amstein 1919–1957
Beginn im Konsumgebäude
Usterstrasse,
ab 1920 an der Grundstrasse 4

Dr. med. Hans Baumann 1926–1981
Neuhausstrasse 20

Dr. med. Rudolf Wegmann 1945–1975
Nachfolger von Dr. Arnold Albrecht
an der Usterstrasse 24

Dr. med. Rolf Salber seit 1951
an der Kurvenstrasse bis 1970,
dann Leepüntstrasse 9

Dr. med. Hans-Heinrich Amstein 1957–1987
Nachfolger seines Vaters
an der Grundstrasse 4

Dr. med. Hans Schellenberg 1959–1973
Wilstrasse 5

Dr. med. Willi Widmer seit 1964
an der Kunklerstrasse 18

Dr. med. Ernst Sturzenegger seit 1967
an der Leepüntstrasse 16

Dr. med. Jürg Gfeller, Kinderarzt seit 1970
an der Leepüntstrasse 5

Dr. med. Radslav Opravil seit 1972
Neuhausstrasse 15

Dr. med. Benjamin Schwarz,
Augenarzt seit 1973
an der Birchlenstrasse 75

Dr. med. Silvio Rageth seit 1974
Nachfolger vom 1973 verstorbenen
Dr. med. Hans Schellenberg
an der Wilstrasse 5

Dr. med. Kveta Opravil,
Frauenärztin seit 1975
an der Neuhausstrasse 15

Dr. med. Peter Walker seit 1975
Nachfolger vom zurückgetretenen
Dr. med. Rudolf Wegmann
an der Usterstrasse 24, dann
ab 1981 an der Bettlistrasse 28

Dr. med. Ralph Rudolf Baumann seit 1978
an der Leepüntstrasse 5

Dr. med. Sven Michelsen seit 1979
an der Leepüntstrasse 18

Dr. med. Rudolf Burger seit 1981
an der Leepüntstrasse 16

Dr. med. Olga Navratil seit 1983
an der Wilstrasse 55

Dr. med. Jutta Iseli seit 1984
an der Birchlenstrasse 77

Dr. med. Heinz Blickenstorfer seit 1985
an der Marktgasse 34

Dr. med. Stefan Brun seit 1985
an der Leepüntstrasse 9

Walter Hess
Hans-Felix Trachsler

Man soll alles so einfach wie möglich
machen, aber nicht einfacher

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

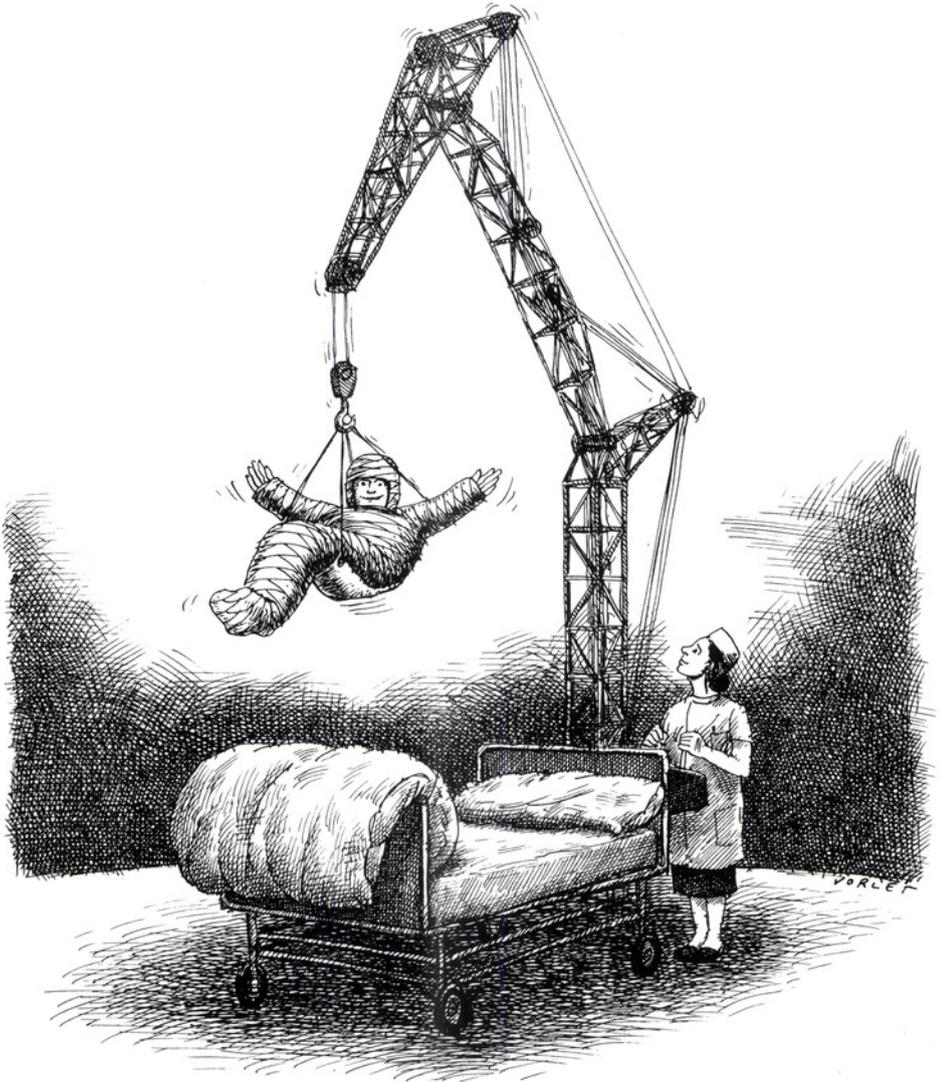
Hess CH Dübendorf, Inhaber Peter Hässig Fabrikation von und Handel mit Klinik- und Praxisgeräten

40 Jahre alt wurde die Firma, und mit einem grossen Fest beging man das Jubiläum im Dezember 1986. Inhaber ist heute Peter Hässig, 32 Mitarbeiter sind beschäftigt, die Produkte werden in alle Welt geliefert. Doch angefangen hat alles mit Walter Hess. Er ist 84jährig. Gerne und mit Stolz erzählt er von den Anfängen, und wie alles so gekommen ist.

Ich bin in Volketswil aufgewachsen. Mein Vater betrieb dort eine Bäckerei, die später mein Bruder Jakob weiterführte. Nach der Primar- und Sekundarschule in Volketswil durfte ich bei der Continental Schweissapparate AG in Dübendorf eine vierjährige Mechanikerlehre machen. Alsdann bewarb ich mich beim Flugplatz Dübendorf und bei Landis & Gyr in Zug. Ich entschied mich für Landis & Gyr, ich wollte einen andern Ort kennenlernen. Später arbeitete ich bei Zellweger Uster und bei SIG Waffenfabrik Neuhausen. Alsdann erhielt ich eine Stelle bei der Oensingen-Balsthal-Bahn; ein Verwandter hatte sie mir vermittelt. Der Arbeitsmarkt war damals sehr schlecht, und eine Anstellung bei einer öffentlichen Institution versprach mehr Sozialleistungen. Vier Jahre arbeitete ich dort; es gab Reparaturen und Revisionen an Wagenmaterial und Dampflokomotiven zu machen, gröbere Arbeit. Die Heizer- und Führerprüfung für Dampflokomotiven gelang mir. In der Freizeit bildete ich mich weiter, vor allem mit den bekannten Onken-Fernkursen in Maschinenbau und Elektrotechnik.

Spitalmechaniker

1930 gefiel mir ein Inserat des Spitals Rüti, das einen Mechaniker und Elektriker suchte; das Zürcher Oberland lockte mich. Von 120 Bewerbern wurde ich gewählt. 14 Jahre war ich am Spital Rüti tätig. Ich reparierte alles, was anfiel. Hier sah ich, dass noch vieles zu verbessern wäre an Betten, Apparaten und Einrichtungen. Auch Chefarzt Dr. Otto Deppeler interessierte sich sehr für sinnvolle Neuerungen. Bereits als junger Spitalmechaniker liess ich eine wesentliche Verbesserung an dazumalig modernen Krankenbetten patentieren. Diese neue Fusshebevorrichtung, die das Bedienen ohne Mühe gestattete, wurde bald von den Embru-Werken in Rüti



Seit 40 Jahren modernste Klinik- und Praxisgeräte

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

allgemein eingeführt und als Hess-Fussheber bekannt, war also ein Vorläufer-Bestandteil zu den später konstruierten Hess-Betten.



Für das Spital Rüti, wo er 14 Jahre als Spitalmechaniker tätig war, konstruierte und baute Walter Hess 1932 diesen Autoklaven. Als vor kurzem das Spital Rüti dieses immer noch funktionstüchtige Sterilisationsgerät ersetzte, erstand es Peter Hässig für 100 Franken. Er stellte es in die Eingangshalle seines neuen Fabrikationsgebäudes im Schossacher, dem Firmengründer Walter Hess zu Ehren.

Eigene mechanische Werkstätte

Nach dem Krieg reifte in mir der Gedanke, mich beruflich selbständig zu machen. Bei einem Mustermessebesuch in Basel traf ich den Betriebsleiter Emil Pfister meiner Lehrfirma Continental Dübendorf; er wollte mich als Werkstattchef haben. Nach langem Überlegen sagte ich dann zu. Ich konnte so nach Dübendorf ziehen, Stadtnähe würde einmal für ein eigenes Geschäft vorteilhaft sein. An der Clariden-

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

strasse erwarb ich günstig ein Zweifamilienhaus. Bei der Continental blieb ich nur eineinhalb Jahre.

Am 1. April 1946 eröffnete ich an der Claridenstrasse 12 im Kellergeschoss meine eigene mechanische Werkstätte. Ich hatte nun keinen gesicherten Monatslohn mehr, aber Gesundheit und Selbstvertrauen. Meine Frau fragte mich: «Was willst Du eigentlich fabrizieren? Hast ja noch keine Kunden, keine Aufträge!» Meine Frau hatte recht; doch in meiner Taschenagenda standen bereits optimistische Pläne. Ich war sehr zuversichtlich: «Auf an die Arbeit, neue Geräte bauen. Es fehlt ja an so vielem nach vier Jahren Krieg. Und du hast doch Ideen und Begabung für Neukonstruktionen!»

Zuerst fabrizierte ich meinen Kreisschneideapparat. Mit ihm lassen sich mit allen Bohrmaschinen beliebig grosse Löcher, Scheiben und Ringe schneiden. Ein Bekannter besorgte den Verkauf an seinem Mustermessestand. Dieser ging gut; ich konnte fabrizieren. Doch dann flaute der Verkauf ab, bis die technischen Vertreter Gebrüder Haggenschwager, drei Auslandschweizer, den Generalvertrieb übernahmen. Sie setzten den Kreisa mit Elan ab. Der Apparat war gut, er fand Anklang. Ich musste drei, dann vier Mechaniker einstellen. Das Geschäft entwickelte sich stetig. Seit 40 Jahren ist mein Modell nun unverändert in Gebrauch, und man fabriziert es heute noch. Mitten in der Nacht hatte ich damals die gute Lösung gefunden!

Spitalapparatebauer

Da mit der Zeit die meisten Kunden mit dem Kreisa-Kreisschneideapparat gut versorgt waren, galt es etwas Neues anzubieten und zu produzieren. Als Spitalmechaniker in Rüti hatte ich ja während meiner 14jährigen Tätigkeit viele Neuerungen und Verbesserungen an Spitalgeräten entwickelt. In dieser Sparte sollte es weitergehen! Als erstes konstruierte ich ein neuartiges Bett-Seitengitter mit vielen Vorteilen. Es passte an jedes Spitalbettmodell und musste bei Nichtgebrauch nicht weggestellt werden.

«Was machen Sie noch?» fragte man mich in den Spitälern. Ich stellte die Gegenfrage: «Was können Sie gebrauchen?» Und so ergab sich das neue Gleis: Spitalapparatebau. Eine Vielzahl von Geräten entstand. Immer war bei ihrer Entwicklung ein Spruch von Albert Einstein mein Leitmotiv: «Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher.»

Der neue „KREISA“ Kreisschneidapparat

für jede Werkstatt

Zum Gebrauch auf der Bohrmaschine.

Schneidet in alle bearbeitbaren Materialien:

Löcher, Ringe und Scheiben ohne Zentrumloch

Lange, stabile Doppel-Führung
Doppel-Klemme

Selbsttätige Fixierung des Materials auf dem Bohrtisch

Die stabile Führung ermöglicht mit Façonmesser zu schneiden

Patent angem.



Fabrikation: **Walter HESS, Dübendorf** (Zürich) Tel. 934435
Elektro- und Feinmechanik

Vertreten durch:

*Apparat Größe 3 angeschafft.
Kth. 2. 10. 46.*

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher



Meine Firma litt bald unter Platzmangel. Zweimal kaufte ich Land von Eduard Greuter, und 1948 entstand dann an der Feldhofstrasse 26 ein Einfamilienhaus mit Werkstattanbau. Finanziell ging das recht gut, denn die Kantonalbank und ich hatten zusammen genügend Geld dazu.

Nun folgten zur Behandlung von Frakturen die Hess Extensions- und Bett-Turnapparate, Arm- und Beinbruchschiene, eine Art «Meccano für die Chirurgie». Oft sagten die Chirurgen anerkennend: «Was Sie alles machen!» Ich nickte jeweils bestätigend, mit Schmunzeln und mit gutem Gewissen: «Ja, alles, was Bruch ist für Sie».

Das Hess-Krankenbett

Ende der vierziger Jahre entstanden die grossen Neubauten des Kantonsspitals Zürich. Die Architekten und die kantonale Gesundheitsdirektion wurden auf meine Adresse aufmerksam; Architekt Rudolf Steiger übertrug mir die Entwicklung eines ganz neuen Krankenbettes. Die Embru-Werke in Rüti waren zwar damals die einzigen Ostschweizer Hersteller von Krankenbetten, doch lehnten sie die Mitarbeit an umwälzenden Neuerungen ab. Zwei Jahre arbeitete ich an der Entwicklung des neuen Bettes, das sich verschiedentlich verstellen liess. Das hydraulische Hess-Krankenbett war nach harten Prüfungen geboren. Ich lieferte eines zum Ausprobieren, auch andere Spitäler erhielten Versuchsbetten. Doch dann erhielt ich den Auftrag: 600 Stück! Von 1952 an wurden die Betten etappenweise geliefert. Die Firma Altorfer produzierte das Obergestell, eine andere den Unterteil und die Firma Hess die Kleinteile und die Hydraulik. Zusammengebaut wurden die Betten in der Grossgarage des Kantonsspitals. Aufträge von vielen weiteren Spitälern folgten.

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

Von den vielen Apparaten, die ich konstruierte, freut mich der Patientenheber besonders. Er braucht wenig Platz zum Aufbewahren. Er ist beliebt, und heute noch, nach 30 Jahren, als gleiches Modell in Betrieb und Fabrikation. Ich entwickelte ihn aus einem komplizierten deutschen Modell. Er ist eine sehr grosse Pflegehilfe und nicht mehr wegzudenken.

1962 benötigte ich einen Büroangestellten mit voller Anstellung. Bisher hatte mir meine Frau als Buchhalterin treue Dienste geleistet. 1960 entstand der erste Katalog mit Fotos; er erwies sich als sehr wertvoll. In diesem Jahr wurden auch Werkstatt und Büro erweitert und den Bedürfnissen angepasst.

Die Armee betraute mich mit dem Auftrag, einen neuen Operationstisch zu konstruieren. Er sollte leicht, zusammenlegbar und vielseitig beweglich sein, denn das deutsche Modell befriedigte gar nicht. Mein Tisch fand grosse Anerkennung, ein grosser Auftrag war die Belohnung; Hunderte von Tischen konnte ich der Armee und dem Zivilschutz liefern. 20 Angestellte beschäftigte ich nun. Dies war nötig, um die grossen Aufträge zu bewältigen. Auch musste ich abermals anbauen.

Ich zögerte lange, bis ich mich entschloss, Ingenieur Edwin Neukom mein Geschäft auf den 1. Januar 1965 zu verkaufen. Eine wichtige Bedingung war, dass der Betrieb im gleichen Rahmen weitergeführt werde. Mein Sohn Walter ist ja Architekt und hängt mit ganzem Herzen an seinem geliebten Beruf. Er wollte den Betrieb nicht übernehmen. Leider wurde Ingenieur Edwin Neukom bald krank und musste die Firma in jüngere Hände legen.

So wurde dann Peter Hässig auf den 1. Januar 1970 Besitzer und Leiter der Firma Hess! Im August 1961 trat er in meine Firma ein, als 21jähriger. Er erwies sich rasch als speditiver und umgänglicher Werkstattchef. Sein tüchtiger Schlossereichef ist sein Freund Max Bertschinger, der auch seit 1961 dabei ist. Es freut mich sehr, dass Peter Hässig den Betrieb so erfolgreich weiterführt, und so wünsche ich der Firma Hess mit ihrem bewährten Chef und allen Mitarbeitern, die mir und meiner Frau in lieber Erinnerung bleiben, weiterhin gutes Vorwärtskommen und Freude.

Walter Hess

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

Das Leitmotiv bewährt sich auch heute

Hess CH Dübendorf – Peter Hässigs Firma

In eindrücklicher Art und Weise haben wir von Walter Hess erfahren, wie die Hess CH Dübendorf entstand und wie sich der Betrieb im Laufe der Jahre entwickelte. Um den Beitrag abzurunden, wollen wir ein Porträt des heutigen, traditionsreichen Dübendorfer Betriebes skizzieren. Es zeigt die aktuellen Aktivitäten, gibt Einblick in die modernen Produktionsmethoden und Arbeitsweisen.

Das Tätigkeitsgebiet der Hess CH Dübendorf blieb auch nach dem Verkauf der Firma an den ehemaligen Werkstattchef Peter Hässig unverändert. Noch heute werden Spitalbedarfsartikel in unterschiedlichsten Variationen und Ausführungen



Firmengründer Walter Hess (links) und der heutige Inhaber, Peter Hässig, stehen stolz vor dem stattlichen, 1981 errichteten Fabrikationsgebäude im Schossacher.

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher



In enger Zusammenarbeit mit Krankenschwestern und Ärzten konstruiert Peter Hässig neue Geräte.

produziert und vertrieben. Rund 20 Prozent der Produktion verkauft die Hess CH Dübendorf ins Ausland, vor allem in die umliegenden Länder. Die einzelnen Produkte allerdings wurden im Verlaufe der Zeit modernisiert und dem neuen Stand der Technik und der Bedürfnisse angepasst.

Peter Hässig betätigt sich seit der Geschäftsübernahme fast ausschliesslich als Konstrukteur neuer, sinnvoller Produkte. Stets ist er um Verbesserungen bemüht: «Es gibt kein absolutes Spitzenfabrikat. Nach langem Gebrauch zeigt sich immer klar, was noch zu verbessern ist.» In Gesprächen mit Ärzten, Krankenschwestern, Mitarbeiterinnen in Alters- und Pflegeheimen versucht er herauszufinden, wo an den Geräten noch Schwachstellen vorhanden sind, die sich eliminieren lassen. «Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass die Medizin ständig andere und neue Anforderungen an ihre Hilfsmittel und ans Mobiliar stellt. Wir bemühen uns, unsere Partner in den Spitälern richtiggehend zu verwöhnen, ihnen ihre Wünsche von den Augen abzulesen.

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

Auch darf nicht vergessen werden, dass in jüngster Zeit viele neuartige Operationsgebiete «erschlossen» wurden, die nach neuen Hilfsmitteln rufen. Zum Beispiel bei der Neurochirurgie: ich beschäftige mich gerade mit der Entwicklung eines neuen Kopfhalters. Ich schätze den engen Kontakt mit den Benützern unserer Produkte in den Spitälern sehr.»

Ein neues Hilfsmittel entwirft Peter Hässig auf dem Zeichentisch. Anschliessend wird in der Werkstatt ein Prototyp fabriziert, der dann einem Spital zur Erprobung und zum Entdecken von Schwachstellen zur Verfügung gestellt wird. Bewährt er sich, wird er in den Katalog und in die Produktion aufgenommen.

Die gesamte Produktpalette wird laufend modifiziert und erneuert. Alle fünf Jahre sind alle Geräte vollständig ersetzt. Auch die Konkurrenz schläft nicht. Da keine neuen Spitäler mehr gebaut werden, sind die Zeiten der sehr grossen Nachfrage vorbei. Heute herrscht ein harter Verdrängungswettbewerb. Bestehen kann nur, wer erstklassige Qualität und einen guten Service «après vente» offerieren kann: «Das Studium der Konkurrenzkataloge ist eine unabdingbare Voraussetzung, um im Markt zu bleiben», sagt Peter Hässig. Zu seinen heutigen Spitzenprodukten zählen vor allem Drehbetten für Gelähmte oder mit Verbrennungen geschädigte Patienten, spezielle Gipstische, hydraulische Patientenhebegeräte.



In hellen und freundlichen Fabrikationsräumen werden die verschiedensten Geräte hergestellt, die in der Schweiz an 7000 Kunden verkauft werden.

Man soll alles so einfach wie möglich machen, aber nicht einfacher

Nur beste Qualität ist gut genug

Bei der grossen Konkurrenz heute kann nur Erfolg haben, wer Produkte offeriert, die einfach zu benützen und solide konstruiert sind. Peter Hässig stellt deshalb an die Qualität höchste Anforderungen. Alle heiklen Produktionsschritte werden selber im Betrieb durchgeführt. Viele Halbfabrikate wie Kugellager, Rollen, Gasflaschen, Kunststoff- und Gummiartikel muss er jedoch bei Lieferanten beziehen. Wenn immer möglich berücksichtigt er dabei regionale Firmen. Er kauft nur Produkte zu, wenn er diese nicht im eigenen Betrieb fabrizieren kann, und wenn er sicher ist, dass der entsprechende Lieferant auch die erforderliche Qualität und die bestellte Menge innert der gewünschten Zeit liefern kann.

Unzählige Bearbeitungsschritte sind nötig, bis das fertige Produkt ausgeliefert werden kann.

Die Oberflächen der verschiedenen Metalle – Peter Hässig verwendet in seinem Betrieb Aluminium, Messing, Kupfer und rostfreien Stahl – werden je nach Verwendungszweck unterschiedlich behandelt. Folgende Verfahren werden appliziert: Trowalisieren, Verchromen, Promatisieren, Vernickeln, Hartverchromen, Pulverbeschichten, Eloxieren und Rilsanbeschichten.

In der Regel werden von den Produkten Kleinserien bis zu 200 Stück hergestellt. Neben Spitälern und Altersheimen zählen auch Privatärzte sowie physikalische Therapeuten zu den 7000 Kunden, die Produkte von der Hess CH Dübendorf beziehen. In der Schweiz liefert Peter Hässig mit eigenen Fahrzeugen aus. Der für den Verkauf zuständige Sachbearbeiter begleitet wenn immer möglich den Chauffeur: «Der persönliche Kontakt zur Kundschaft ist sehr bedeutungsvoll. Kleine Unstimmigkeiten können sofort an Ort und Stelle geregelt werden. Auch konnten meine Verkäufer bei Lieferungen schon ganz tolle Anschlussgeschäfte abschliessen. Das Konzept bewährt sich sehr, und ich werde es noch vermehrt anwenden.»

An allen bedeutenden Fachmessen im In- und Ausland ist die Hess CH Dübendorf entweder mit einem eigenen Stand oder dann zusammen mit einem Partner präsent. Auch in medizinischen Fachzeitschriften erscheinen häufig Inserate der Hess CH Dübendorf. Für Werbung werden jährlich rund 150 000 Franken aufgewendet.

Als Peter Hässig die Firma 1970 von Ingenieur Edwin Neukom erwarb, genügte das von Walter Hess gemietete Fabrikationsgebäude an der Feldhofstrasse vollauf. Im Laufe der Zeit – die Firma wuchs kontinuierlich – wurde das Gebäude zu klein. Peter Hässig mietete verschiedene Räumlichkeiten und teilte den Betrieb auf: die



Peter Hässig beschäftigt heute 32 Mitarbeiter und bildet zudem 6 Mechanikerlehrlinge aus.





Ein Bett wird montiert.

Produktion war an der Ring- und Glärnischstrasse, Lager und Verkaufsabteilung befanden sich im Eckhaus Usterstrasse/Feldhofstrasse. Doch ergab diese Aufspaltung derart viele organisatorische Nachteile, dass sie lediglich Übergangslösung sein durfte.

Peter Hässig versuchte, die Aktivitäten der Firma an einem Ort zu konzentrieren. 1981 gelang es ihm, von der Stadt Dübendorf im Industriegebiet Schossacher ein 30 Aren grosses Grundstück zu erwerben. Im Herbst erfolgte der erste Spatenstich und bereits im folgenden Frühjahr war es möglich, das neue, eigene Fabrikationsgebäude zu beziehen. Die Produktionsabläufe konnten nun optimal gestaltet werden, und für künftiges Wachstum wurden günstige Voraussetzungen geschaffen.

Kaum ist das neue Gebäude fünf Jahre alt, beschäftigen neue Raumpläne den Chef: «Um von meinen Lieferanten weniger abhängig zu sein, möchte ich vermehrt gewisse Produktionsschritte wieder in meiner eigenen Firma ausführen. Diese Halbfabrikate lassen sich aber heute nur noch mit Roboter Maschinen konkurrenzfähig herstellen. Ich kann zwar diese teuren Apparate noch nicht voll auslasten. Meine hervorragenden Mitarbeiter im Aussen- wie im Innendienst werden aber dafür sorgen, dass der nächste Expansionsschritt schon bald realisiert werden muss.»

Kirchliches Leben

Ein Jahr der Jubiläen und der Kontinuität in der Katholischen Pfarrei und Kirchengemeinde

In diesem Jahr feierte die Pfarrei und Kirchengemeinde den 65. Geburtstag und das 40-Jahr-Priesterjubiläum von Pfarrer Johannes Hug. Am 24. Mai 1987 wurde zu seinen Ehren in der Pfarrkirche Maria Frieden ein festlicher Gottesdienst gefeiert. Der Kir-



Der seit 20 Jahren in Dübendorf wirkende katholische Pfarrer Johannes Hug feierte im Mai 1987 das 40-Jahr-Priesterjubiläum und den 65. Geburtstag.

chenchor übertraf sich dabei einmal mehr mit der glänzend vorgetragenen Theresienmesse mit Orchesterbegleitung.

Der Bescheidenheit und der Gottverbundenheit von Pfarrer Johannes Hug einerseits und seiner Weltoffenheit und straffen Führung andererseits ist es zu verdanken, dass Dübendorf zu einer starken Pfarrei wuchs.

Trotz seinem Alter ist Pfarrer Johannes Hug dank seiner Frohnatur, seinem unverbesserlichen Optimismus und seiner kräftigen Konstitution jung und dynamisch geblieben. Obwohl er ein Pensionsleben mehr als verdient hätte, ist er bereit, sich der Pfarrei weiterhin zur Verfügung zu stellen.

Ihm zur Seite steht Vikar Zimmermann, der ebenfalls in diesem Jahr sein 20-Jahr-Priesterjubiläum feiern konnte. Zusammen bilden die beiden Pfarrherren ein sich ideal ergänzendes Team.

Die über 1900 italienisch sprechenden Katholiken in unserer Kirchengemeinde werden von der Missione Cattolica Italiana unter der Leitung von Don Guglielmo Bergamaschi betreut. Auch er konnte seinen 65. Geburtstag begehen. Am 1. Februar 1987 ehrte ihn die Pfarrei mit dem temperamentvollen «Coro» bei einer Jubelmesse und bei anschliessenden Darbietungen im Pfarrsaal. Auch Don Guglielmo Bergamaschi wird weiterhin in unserer Gemeinde tätig sein.

Besondere Höhepunkte im kirchlichen Leben waren:

Die Firmung, die der Bischof von Chur, Johannes Vonderach, 122 Schülentlassen spendete, sowie die Pfarreiwallfahrt nach Einsiedeln. Am 29. August 1987 fuhren 60 Pfarreiangehörige nach Schindellegi, um von dort in einer besinnlichen Nachtwanderung, durch vier Meditationshalte unterbrochen, nach Einsiedeln zu pilgern. Um Mitternacht

offerierte die Familie Hans Strebel heisse Suppe, Kaffee und Tee. Um sechs Uhr konnten dann die standhaften Pilger in der Krypta der Klosterkirche Eucharistie feiern. Das darauf von der Kirchgemeinde spendierte Morgenessen im «Bären» fand allgemeinen Beifall.

Viele zur Tradition gewordene Anlässe wiederholten sich auch 1987, so die Pfarreifasnacht, erneut vom Kirchenchor organisiert. In dem von Marcel Tosetti mit originellen Bildern aus dem Pfarreileben ausgeschmückten und für diesen Anlass viel zu kleinen Pfarrsaal vergnügten sich über 100 Pfarreiangehörige bis in die Morgenstunden.

Die Abteilung St. Jakob verbrachte ihre Zeltferien im freiburgischen Montet unter dem Motto «Neandertaler». Am Elternbesuchstag offerierten die Pfadfinder ein feines Kotelett vom Grill, mit vielen Salaten garniert. Den Höhepunkt bildete dabei ein Postenlauf für gross und klein.

Die Arbeit im Pfarreirat, in dem alle Vereine und pfarreilichen Gruppierungen zusammengeschlossen sind, zeichnete sich durch Kontinuität aus.

Dank dem Einsatz vieler Helferinnen und Helfer konnten die Dienste für Familienhilfe, Seniorenbetreuung, St.-Niklaus-Aktion, Besuch der Neuzuzüger und anderes mehr mit Erfolg weitergeführt werden.

Dass die Dübendorfer Katholiken tatkräftig zur Milderung der Nöte im In- und Ausland einen Beitrag leisten wollen, geht aus der Sonntagskollekte hervor. Die letzte Jahresabrechnung zeigt Einnahmen von 200 417 Franken (Vorjahr 184 502 Franken). Allein das Opfer zugunsten der Gemeinde Gurtneilen als Beitrag an die Beseitigung der Unwetterschäden ergab die stolze Summe von über 10 000 Franken.

Die Kirchenpflege genehmigte zudem aus den ordentlichen Erträgen einen Betrag von 50 000 Franken für karitative Zwecke im In- und Ausland.

Für die Synode, das Kirchenparlament des Kantons Zürich, wurden an der 1987 durchgeführten Urnenabstimmung Martha Zeier und Josef Gächter gewählt.

Nachdem Anfang 1987 das Leepüntareal in das Eigentum der Kirchgemeinde übertragen werden konnte, hat die Baukommission unter Leitung des Architekten Peter Brader die Planungsarbeiten für das Pfarreizentrum aufgenommen. Das Raumprogramm wurde mit den Vereinen abgestimmt und ein Projektwettbewerb gestartet.

Die Rechnung für 1986 konnte erneut mit einem erfreulichen Ertragsüberschuss durch die Kirchgemeindeversammlung genehmigt werden. Infolge der umfangreichen Bauvorhaben der Kirchgemeinde (Pfarreizentrum in Dübendorf, Kirchenbau in Fällanden und Schwerzenbach) werden aber, wenn der erste Spatenstich erfolgt ist, die Zeiten der Ertragsüberschüsse für viele Jahre endgültig vorbei sein.

Herbert Eisenring, Präsident

Andreas Eilers vierter Pfarrer

Eine grosse Zahl reformierter Gemeindeglieder und Interessierter traf sich am 27. April 1987 zu einer ausserordentlichen Kirchgemeindeversammlung im Saal des Kirchgemeindehauses, um als wichtigstes Geschäft die vierte, vakante Pfarrstelle neu zu besetzen. Zur Wahl schlug die Kirchenpflege den seit zwei Jahren als Pfarrverweser in unserer Gemeinde wirkenden Andreas Eilers, gebo-



EVANGELISCH
REFORMIERTE
KIRCHGEMEINDE DÜBENDORF

AMTSEINSETZUNG

von Pfarrer Andreas Eilers

14. Juni 1987

9.30 Uhr Festgottesdienst in der Kirche im Wil
Predigten von Pfr. E. Attinger, Maur, und Pfr. A. Eilers
Amtseinssetzung durch Dekan Pfr. E. Attinger
Musikalische Beiträge: Kirchenchor und Solisten
Kollekte: reformierte Kirchgemeinde in Lojosmizse,
Ungarn
Anschließend Aperitif im Foyer der Kirche

12.00 Uhr Gemeindegessen im Kirchgemeindehaus
für angemeldete Gemeindeglieder und offizielle Gäste

* * *

Zu dieser Feier laden wir alle Gemeindeglieder herzlich ein.
Die Kirchenpflege

ren 1956, vor, in der Überzeugung, in ihm einen einsatzbereiten und verantwortungsbewussten Theologen zu empfehlen. Die bei verschlossenen Türen geheim durchgeführte Pfarrwahl ergab 134 Ja-, 10 Nein- und 4 Leerstimmen. Die Kirchgemeindeversammlung gab ihrer Freude über das ehrenvolle Wahlergebnis Ausdruck mit herzlichem Applaus.

Der Festgottesdienst zur Amtseinssetzung von Pfarrer Andreas Eilers war geprägt von Gedanken über die zukünftigen Schritte der Reformierten Kirche in einer Welt, die ihr Gesicht immer schneller verändert. Wohl gerade deshalb legte Pfarrer Dekan Ernst Attinger seiner Predigt das Johanneswort «Wenn ihr in meinem Worte bleibt, seid ihr in Wahrheit meine Jünger» zugrunde. Jesu Wort sei trotz manch geistigem Wandel frisch geblieben. Sein Wort bewahren, heisse auf sicherem Boden stehen. Dass die Worte des

neuen Pfarrers in heute verständlicher Form gesprochen würden, tue dieser Tatsache keinen Abbruch. Seine Verkündigung müsse das ausrichten, was Jesus ihm aufgetragen habe, unabhängig von der Zahl der Kirchenbesucher und frei von der Furcht, andere könnten uns mit anderen Botschaften und neuen Methoden überflügeln.

Als Präsidentin der Reformierten Kirchenpflege dankte Elisabeth Weber dem aus Ostfriesland, Bundesrepublik Deutschland, stammenden Andreas Eilers für seine Bereitschaft, in unserer Kirchgemeinde zu dienen, und begrüßte ihn als 32. reformierten Dübendorfer Pfarrer herzlich.

In Anspielung an ein Wort des Apostels Paulus in einem Brief an die Korinther erinnerte Pfarrer Eilers in seiner Antrittspredigt daran, dass alle Gemeindeglieder als ein Empfehlungsbrief Christi wirken sollten. Die Pfarrer seien manchmal enttäuscht, weil diese Haltung in ihren Gemeinden nicht immer sichtbar zutage trete. Doch schon in Korinth sei nicht alles so toll gewesen, wie das Lob des Apostels für diese Christen glauben machen könne. Paulus sei dennoch zuversichtlich gewesen im Wissen darum, dass nicht der Pfarrer die Gemeinde erhalte, sondern Gott selbst durch das Wirken seines lebendigen Geistes. Es sei für die Pfarrer zwar nicht leicht, aber auch nicht hoffnungslos, die grossen Worte der biblischen Texte konkret in die Gegenwart zu übersetzen. Für Pfarrer und Gemeinde habe das Christsein eben mit Wagnis, Bewegung und Selbstkritik, aber auch mit Mut machen und Lieben zu tun. Wir alle sollten so leben, dass man an uns die grossen Taten Gottes ablesen könne.

Das Orgel- und Trompetenspiel von Dora Schippert und Werner Eberle sowie der Gesang des Kirchenchores gaben dem Festgottesdienst die musikalische Bereicherung. Als



Pfarrer Andreas Eilers bei seiner Amtseinsetzung am 14. Juni in der Kirche im Wil.

besondere Gäste hatte das Pfarrehepaar Berces aus Ungarn an der Feier teilgenommen. Ihre 300 Mitglieder zählende Kirchgemeinde in Lajosmizse erhielt schon früher Beiträge aus Dübendorf für die Innenrenovation ihrer kleinen Kirche. Da die Kollekte wiederum für Lajosmizse bestimmt worden war, durfte Pfarrer Berces am Nachmittag nochmals 2400 Franken für seine Kirche mit grosser Dankbarkeit entgegennehmen.

Zum Ausklang der kirchlichen Feier traf man sich zu einem Aperitif im Foyer, und allmählich begaben sich dann die zahlreichen Gäste und viele Gemeindeglieder ins Kirchgemeindehaus zum gemeinsamen Mittagessen. Das

Mahl war aufgelockert durch einen bunten Strauss von Ansprachen der Vertreter von Schwesterkirchen aus Dübendorf und von reformierten Kirchgemeinden in der Nachbarschaft. Auch Exponenten kirchlicher und politischer Behörden brachten dem neuen Pfarrer ihre besinnlichen oder launigen Grussbotschaften, verbunden jeweils mit einem Willkommensgeschenk.

Heinrich Lutz

Kirchlicher Religionsunterricht in der 3. Klasse der Primarschule

Die Reformierte Kirchenpflege beabsichtigt, im nächsten Schuljahr an der 3. Klasse der Primarschule einen kirchlichen Unterricht einzuführen. Zwei Überlegungen haben zu diesem Entscheid geführt.

Erstens ist es nicht mehr ungewöhnlich, wenn reformierte Jugendliche erst im Jugendgottesdienstalter, im 6. Schuljahr, oder gar erst im Konfirmandenalter eine biblische Geschichte hören oder ihre Kirche näher kennenlernen. Weniger Kinder als früher besuchen die Sonntagschule beziehungsweise die Werktagskinderstunde. Zudem haben Eltern und Lehrer oft selber Mühe, den Zugang zu den 2000jährigen Erzählungen der Bibel zu finden, und wagen deshalb kaum oder selten, diese weiterzuerzählen.

Zum zweiten liegt das Schwergewicht des kirchlichen Unterrichts in unserer Kirche auf der Oberstufe – eine denkbar ungünstige Zeit für pubertierende Jugendliche. Kinder in den ersten Schuljahren erleben und verstehen Dinge spontaner. Sollte da nicht eine allmähliche Verlagerung des Unterrichts auf einen früheren Zeitpunkt eingeleitet werden?

Zahlreiche Zürcher Kirchgemeinden haben sich schon seit längerem mit diesen Gedanken beschäftigt und bieten in Absprache mit der Schule, der Sonntagschule und dem Elternhaus einen kirchlichen Religionsunterricht in der 3. Klasse der Primarschule an.

Ein solcher Unterricht ist auch in Dübendorf vorgesehen. In Klassen von 6 bis 10 Schülern sollen speziell ausgebildete Katechetinnen und Katecheten oder auch Klassenlehrer und Klassenlehrerinnen die Lektionen erteilen. Der Unterricht ist freiwillig, das heisst, wer ihn besuchen will, muss sich anmelden. Die Entschädigung für die unterrichtenden Katecheten übernimmt die Kirche. Es wird ein gutes Einvernehmen und Zusammenarbeiten von Schule und Kirche angestrebt. – Langfristig könnte der kirchliche Religionsunterricht auch eine Entlastung für jene Lehrer bewir-

ken, die eher Mühe haben, christliches Gedankengut weiterzugeben.

Während der Vorbereitungsphase sind Gespräche mit der Sonntagschule aufgenommen worden. Der Religionsunterricht ersetzt die Sonntagschule nicht. Er ist eine Ergänzung dazu. Das zeigt sich auch am Stoffplan. Über das ganze Jahr verteilt sind vier Themen vorgesehen: 1. Taufe – ich bin getauft; 2. Vom Beten; 3. Abendmahl; 4. Ich und der andere (Begegnung mit Menschen, mit der Kirche).

Die Kirchenpflege hofft, mit dem Anbieten eines kirchlichen Religionsunterrichts während der Primarschulzeit den Kindern einen Einblick in kirchliches Gemeindeleben zu geben und es ihnen lieb und verständlich zu machen.

Elisabeth Weber, Präsidentin

Kulturelles

Dübendorf dankte Ruedi Walter mit der Kulturmedaille

Am 5. Mai 1987 ehrte die Stadt Dübendorf einen ihrer grössten Mitbürger, den Schauspieler Ruedi Walter, mit der Kulturmedaille. Ruedi Walter wohnt mit seiner Familie seit rund 20 Jahren in Gockhausen. Seit vier Jahren hat er das Bürgerrecht der Stadt Dübendorf, um das er sich selber bewarb, was ihm die Stadt hoch anrechnet.

Die Laudatio

Der Festakt fand anlässlich der ausverkauften Vorstellung «De Huuswart» im Kirchengemeindehaus statt. Nach Schluss der Aufführung hielt Stadtpräsident Heinz Jauch auf offener Bühne eine Laudatio für Ruedi Walter. Nach dem Dank und den Glückwünschen für die hervorragende schauspielerische Leistung betonte der Stadtpräsident, dass Dübendorf sich glücklich schätze, unter über 150 Vorstellungen «De Huuswart» auch zu Gast zu haben.

Alle Verdienste von Ruedi Walter aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen, wäre lückenhaft und würde ihm nicht gerecht werden. Wahrscheinlich würde damit auch Wasser in die Glatt getragen, meinte der Stadtpräsident. Nicht ausklammern wolle er jedoch die höchste Auszeichnung, den Reinhart-Ring, mit dem die Schweizerische Gesellschaft für Theaterkultur am 6. Mai 1984 Ruedi Walter den Dank für sein Schaffen abgestattet habe. Der Stadtrat von Dübendorf hätte sich deshalb bereits vor einiger Zeit entschlossen, den Schauspieler durch die Verleihung der – eher zurückhaltend vergebenen – *Dübendorfer Kulturmedaille* zu ehren.

Es bereite Stadtpräsident Jauch zweifellos grosses Vergnügen, von den eindrücklichen

Stunden zu berichten, die er privat mit Ruedi Walter verbringen durfte. So konnte er die sprichwörtliche Bescheidenheit des Geehrten unterstreichen, dem es sehr viel bedeute, wenn ihn spontan Menschen aus dem Volk ansprechen oder ihm schreiben. Das sei seine Motivation und verleihe ihm Kraft zum Weiterschaffen.

Heinz Jauch schloss seine Ansprache mit der Feststellung, es gäbe viele Künstler, die geachtet und auch verehrt würden; aber nur wenige würden ehrlich geliebt: «Mit Sicherheit gehört Ruedi Walter zu den Schauspielern, die man liebt!»

Ruedi Walter antwortete spontan

Sichtlich bewegt, aber spontan und herzlich bedankte sich der soeben Ausgezeichnete. Es sei schon ein besonderer Moment; er freue sich, dass er nun zum erstenmal eine *Kulturmedaille* bekomme. Rührung übermannte den grossen Mimen fast, als er sagte: «In Gedanken teile ich sie mit Margrit (Rainer) – und mit meinen Kollegen. Man kann so ein Stück nicht spielen, wenn man nicht zwei Partner hat, mit denen man sich versteht.»

«Was ist Kultur?», philosophierte Ruedi Walter. «Man weiss es nicht so recht und merkt so wenig davon. Zu vieles gehört dazu, wie Laien- und Volksschauspieler, auch die Ess-Kultur, und im allgemeinen werden die Berufsschauspieler nicht dazugerechnet.» Es war keine Bitterkeit in seinen Worten.

Ruedi Walter dankte seinem Publikum für die gute Aufnahme des nicht sehr angenehmen Stücks und versprach auf den Herbst etwas Heiteres.

«De Huuswart»

Mit «De Huuswart» feierte der grosse Künstler seinen 70. Geburtstag und beschenkte mit

einer Tournee durch die ganze Schweiz sein Publikum. Er stellte sich damit einer eigenen Herausforderung und wählte statt eines Schwanks, den man in erster Linie bei ihm suchen würde, Harold Pinters «The Caretaker» aus. Mit diesem überaus anspruchsvollen Stück, man darf es wohl einen Klassiker des absurden Theaters nennen, forderte er auch sein Publikum. Ruedi Walter bewältigte diese Aufgabe vollkommen, und auch das Dübendorfer Publikum war dem unbe-

quemem Werk gewachsen. Das schwer einzuordnende Werk des englischen Dramatikers, 1960 uraufgeführt und seither ein Welterfolg, lebt zum grossen Teil von Harold Pinters nuancierter und ortsgebundener Ausdrucksweise. Es muss Kenner zu grossem Respekt veranlassen, dass und wie *Hans Hausmann* «De Huuswart» im Schweizerdeutschen und in der Schweiz angesiedelt hat. Womit nicht gemeint ist, dass diese Figur oder die Verhältnisse etwa typisch für unser Land wären.







Aber sie sind menschlich. Der Autor selbst bezeichnet sein Stück als «komisch bis zu einer bestimmten Grenze; jenseits dieser Grenze ist es nicht mehr komisch». Es macht betroffen. Durch die Darsteller rührte es das Publikum ungewöhnlich stark an.

Im Mittelpunkt stand Ruedi Walter in der Titelrolle. Seine feine Gestaltung machte diesen alten Mann zu einer Persönlichkeit mit vielen Facetten: Verhaltenheit und plötzliche Ausbrüche, angriffig und wiederum servil, am besten mit dem englischen Wort «sophisticated» zusammenzufassen – sofern man nicht ins Schwärmen geraten und jede ausgespielte Regung zu beschreiben versuchen will – war hier ein unvergesslicher Ruedi Walter zu sehen. Diese Aussage schmälert nicht das grosse Verdienst der beiden Mitspieler. *Inigo Gallo* riss hin wie selten, *Heinz Bühlmann* verblüffte in der Form. Viel stummes Spiel der drei Akteure, sparsame, doch eindrückliche Gesten und eine sprachliche Melodik und Dramatik, die ineinandergriff und sich deckte.

Ruth Ahrens

Künstler sieht Künstler

Auch der Dübendorfer Maler und Zeichner Roger Tittel reihte sich unter die grosse Schar der Zuschauer im Kirchgemeindehaus. Begeistert erzählt er vom grossartigen Spiel der bekannten und beliebten Schauspieler Ruedi Walter, Inigo Gallo und Heinz Bühlmann, aber auch vom Stück «De Huuswart».

Von den darstellenden Künsten Musik, Theater, Tanz und Akrobatik geht ein ganz besonderer Reiz aus: das Augenblickliche und Bewegte als unwiederbringliches Geschehen einzufangen. Als bildender Künstler

packt es mich, diesen Zauber, der von der Bühne ausgeht, aus dem Blickwinkel des Zuschauers mit Pinsel und Stift auszudrücken. Schon zweimal – bei der Aufführung des *Barbiere di Sevilla* und dem Spiel der Kalabrischen Folkloregruppe – waren meine Augen und die zeichnende Hand in den Bann des Geschauten geraten, und so wollte ich mich mit wachem Sinn wieder dieser spannenden Herausforderung stellen.

Hans Bäumle unterstützte mein Vorhaben, er verschaffte mir einen Platz in der ersten Reihe. Dies war eine gute Voraussetzung für die höchste Aufmerksamkeit erfordernde Doppelaufgabe des raschen Zeichnens und Mitverfolgens der mir noch unbekanntan Handlung.

Auf der Bühne gewährte ich den Ort des Geschehens, mehr Absteige als Wohnung; auch die Gestalten vom Rande der Gesellschaft verhiessen nichts gemeinhin Erhebendes. Doch heute, wo in Film- und Fernsehstudios die Fortsetzungsreihen über die oberen Zehntausend ins Kraut schiessen, bot mir dieses schlichte, düftige Milieu eine wohlthuende Erfrischung. Harold Pinter, der Klassiker des absurden Theaters, vermag denn gerade vor dem Hintergrund des Alltäglichen, des Banalen und der Plattheiten die Träume und Ängste der Menschen meisterhaft aufzuzeigen.

Ein solches Stück steht und fällt mit der Kunst der Darsteller; nur gediegenes, einfühlsames Spiel kann dem anspruchsvollen Stoff in diesem bewusst kargen Rahmen gerecht werden. Heinz Bühlmann, Inigo Gallo und Ruedi Walter meisterten diese Schwierigkeit hervorragend und bewirkten diese buchstäblich «Wechselbäder der Gefühle»; verletzende Kälte schlug unvermittelt um in teilnehmende Wärme oder in nachdenkliche Komik.

Solch elektrisierendes Spiel der Figuren einzufangen, das so sichtlich Menschliche förmlich nachzuzeichnen, wurde mir zur Pflicht. Ich musste versuchen, die ergreifenden Erscheinungsformen des menschlichen Gemüts in eine rasche Skizze einzugliedern und festzuhalten.

In der Pause sahen einige Leute meine im Entstehen begriffenen Arbeiten. Sie sollten für mich selbst sein, mir zur Erinnerung; doch die anwesende Stadtbehörde fand spontan Gefallen daran. Auf der Stelle erwarb sie einige Zeichnungen, um sie den Bühnenkünstlern als ein persönliches Geschenk übergeben zu können.

Als der Schlussvorhang ein letztes Mal geöffnet wurde, erschienen wie aus einer anderen Welt schmucke, Blumen überreichende Ehrendamen und leiteten über zur feierlichen Ehrung von Ruedi Walter durch unseren Stadtpräsidenten Heinz Jauch.

Zum anschliessenden feierlichen Essen wurde auch ich eingeladen und mit Künstlern und Bühnenarbeitern bekanntgemacht. Zu meiner Überraschung interessierte sich der Manager für eine besondere Zeichnung: er würde sie gerne erwerben. Etliche bildende Künstler hätten sich bemüht, Ruedi Walter darzustellen, jedoch nur mit mässigem Erfolg. Hier hätte er nun ein sehr treffendes Bild gefunden. Als ich ihm darauf eröffnete, meine Begeisterung an diesem Spiel wecke in mir den Wunsch, einer weiteren Aufführung beizuwohnen, um die Skizzen zu vervollständigen, lud er mich zur Aufführung in Wallisellen ein.

Und so erlebte ich das Stück von neuem. Was ein gutes Werk auszeichnet, ist, dass es mit jeder weiteren Aufführung an Format gewinnt, man entdeckt neue Aspekte und

erkennt auch mehr und mehr den edlen Schriff der als kostbar befundenen Gestaltung.

Eine eindrückliche, unheimliche Stelle bot sich nach einem Szenenwechsel, als plötzlich auf der noch dunklen Bühne ein kleines elektrisches Licht in der Nähe des Bodens aufleuchtete und zugleich ein fauchendes Motorengeräusch erklang. Man stellte sich einen fürchterlichen Roboter vor, der sich über die Bretter zu schieben schien. Alsdann erstarb der Lärm, und die Kulisse war jäh erhellt... ein gewöhnlicher Klopfsaugsauger wurde von einem Darsteller benutzt... ein banales Schrecknis fürwahr!

Erst bei diesem zweiten Zusehen erkannte ich, dass, als ich den Spuk zum erstenmal erlebte, mich die unerwartete Wendung vor allem gefühlsmässig angesprochen hatte. Dabei ist diese Szene von Harold Pinter nicht bloss wegen der Übertreibungswirkung geplant: sie ist voll feinsinniger Schärfe.

Das Deckenlicht wird über einen Kabelstecker in der Steckdose beim Türrahmen gespiesen; will man ein elektrisches Gerät anschliessen, muss zuvor die einzige Steckdose wieder frei gemacht werden, das heisst, der Stecker des Lichtkabels muss herausgezogen werden, um schliesslich den monströsen Staubsauger im nunmehr dunkel gewordenen Raum betreiben zu können!

Daraus folgt: gerade das Absurde spielt sich nie zufällig, etwa blindlings ab... sobald man feststellt, wie gewöhnlich und begreiflich das Geschehen in Wirklichkeit ist, erfährt das Unheimliche seine Steigerung ins Absurde und zeigt den darin verborgenen Witz.

So klingt durch die vordergründige Angst und schiere Not ein leiser Trost, ein Sinn ergibt sich, der von Grösse zeugt.

Roger Tittel

Laientheater Einhorn gegründet

Das Laientheater Einhorn konstituierte sich am 18. September 1987 und wurde gleich aktiv. Erster Mime war Pierre Haldimann, der als Chefkoch der Theaterküche den über 50 anwesenden Gästen im Märtkafi mythische und skurrile Geschichten über das Einhorn aufzischte. Das Fabeltier musste auch für beissende Satire herhalten. Eine Dübendorfer Fahne wurde zur Gründungsurkunde; die anwesenden Gründungsmitglieder verzierten sie nämlich mit ihrer Unterschrift. Pierre Haldimann wurde als Vereinspräsident bestimmt.



Humorvolles war von Beatrice Maeder zu hören.

«Kännsch das Stedtli a de Glatt?»

Als nächste Nummer trat unversehens ein Naturtalent auf die imaginäre Bühne. Ein

eigenes Epos trug Beatrice Maeder mit Verve und mächtigem Poltern vor, weil die anvisierten Politiker nicht erschienen waren. Lokalpolitische Anspielungen und auch Hiebe auf die Umweltsituation zeigten deutlich: «Theater spielt die halbe Stadt, und so wird sie auch regiert.»

Der Refrain der spritzigen und humorvollen Texte bleibt im Ohr:

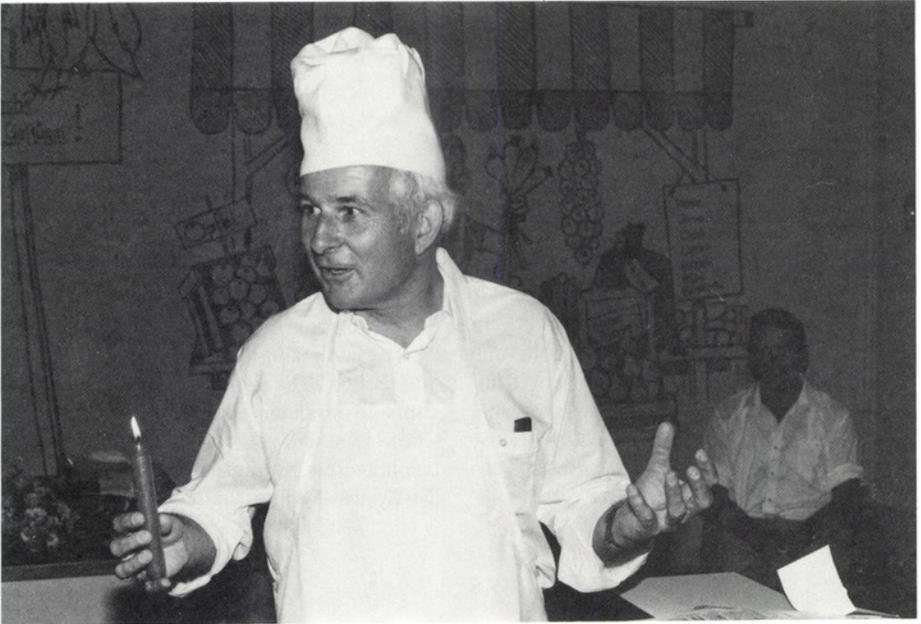
«Kännsch das Stedtli a de Glatt
wo jede Bürger z friede isch und satt?
Du kännst es nöd?

Wirsch es scho no kännelehre!
Deet blinzlet d Sunne ganz normal
dur es Flügerschwärmlü hundertmal.
Und i de stille Gasse
ghörsch en huufe Stadtröt gspasse.
I de pfläge Glattaalage
törfsch es Schwätzli wage.
Und wänn de Näbel fern isch
gesch grad uf de Glärnisch.
Kännsch das Stedtli a de Glatt
wo d Bürger z friede sind und satt?»

Fällanden überreicht eine Aufführung

Die fünfköpfige Theatergruppe Fällanden führte als Kostprobe ihres Könnens den liebevoll einstudierten Schwank «Der tote Mann» von Hans Sachs auf. Ihr erstklassiges Spiel zeigte auf eine derbe, lustige Art und Weise, wie ein übertölpelter Ehemann seinem pfiffigen Weibchen ein neues Kleid beschaffen muss.

Walter Bachmann, in der «Schatulle Greifensee» aktiv, übermittelte die Grüsse des Zentralverbandes der Schweizer Volkstheater. Er wies darauf hin, dass ernsthafte Arbeit nötig sei und dass heute die Vereinsspiele eher zu kurz kämen. Dem vorläufigen Män-



Theater-Chefkoch Pierre Haldimann, der Gründer des Laientheaters Einhorn.

Die Theatergruppe Fällanden begeisterte mit dem «Toten Mann».



nermangel im Laientheater Einhorn könnte begegnet werden, indem die Herren von den Volkstheatern der Nachbargemeinde ausgiehen würden.

Glückwünsche der Kulturkommission

Stadtpräsident Heinz Jauch übermittelte die besten Grüsse und Glückwünsche der Kulturkommission. In seiner kurzen Ansprache hob er die Bedeutung der Vereine im gesellschaftlichen Leben hervor: «In unserer Vorortsgemeinde sind wir auf aktive Vereine als

wichtige Träger unseres gesellschaftlichen Lebens dringend angewiesen. Wer sich nämlich engagieren will, der kann. Schön finde ich, dass sich bereits heute ein neuer Verein konstituiert hat, der einmal das Kultur- und Freizeitzentrum Obere Mühle beleben wird. Pierre Haldimann hat ja als Gemeinderat im «politischen Theater» genügend Erfahrung sammeln können.» Heinz Jauch freute sich schon jetzt auf die erste Aufführung des Laientheaters Einhorn, die anlässlich des Dorffestes 1988 stattfinden solle.



Eine Dübendorfer Fahne wurde zur Gründungsurkunde des Laientheaters Einhorn.

5. Dübendorfer Kulturwochen

Jubiläum! Jubiläum! Und ein Grund zum Feiern ausserdem: Was vor fünf Jahren mit viel Initiative und einem grossen Paket an Arbeit begonnen wurde, hat sich seinen festen Platz im Dübendorfer Veranstaltungskalender gesichert: die Kulturwochen. Mehr als zwei Wochen lang wurden Kulturfreunde auch 1987 mit einem abwechslungsreichen Menü versorgt. Dies nicht etwa nur im Kulturwochen-Restaurant, welches – als eine der Neuheiten – im ersten Stock des Lindenhauses eingerichtet wurde, sondern vor allem natürlich in bezug auf die verschiedenen Veranstaltungen.

Dabei haben sich die Organisatoren auf die Sparte Kleinkultur konzentriert und auf Grossanlässe, wie zum Beispiel den 1986 integrierten Ländlerabend, bewusst verzichtet.

Als Höhepunkt darf gewiss die Aufführung des Radar-Theaters bezeichnet werden. Agnes Caduff, Albi Brunner und Stefan Bütschi verlangten von ihren Zuschauern einen Sinn für hintergründigen Humor, genügend Feingefühl auch, um zwischen den Zeilen der turbulenten Produktion «Hold ab!» zu lesen und zu verstehen. Wie nahe zusammen Hoch und Tief bei solchen Anlässen sein können, zeigte ein anderes Beispiel: Während die geplante Lesung wegen Zuschauer mangels ab-



Die Aufführung des Radar-Theaters darf als Höhepunkt der diesjährigen Kulturwochen bezeichnet werden.

gesagt werden musste, war dem Klavierkonzert am nächsten Abend ein unerwartet grosser Erfolg beschieden.

Eine weitere Neuheit stellten die «Kulturwochen in den Kulturwochen» dar, das heisst: Die Marktgasse war an verschiedenen Daten Schauplatz witziger und ernster Zirkus- und Schaubudenvorfürungen. Eine Idee, die man sicher weiterverfolgen sollte. Mittelpunkt der Ereignisse war das Lindenhäus, waren doch (fast) alle Veranstaltungen zu Gast in den vier atmosphärenreichen Wänden. Auf diese Weise entwickelten sich die Kulturwochen 1987 zu einem eigentlichen Plädoyer für die Erhaltung des Lindenhäuses.

Bruno Hächler

Zwei Ehrenmitglieder beim Verkehrs- und Verschönerungsverein

Eilig mussten noch Stühle organisiert werden, damit die über hundert versammelten Mitglieder am 14. Mai 1987 die Generalversammlung bequem verfolgen konnten. Höhepunkt des Abends war die Ehrung der zwei äusserst verdienten Vorstandsmitglieder Jakob Gossweiler und Ernst Egli mit der Verleihung der Ehrenmitgliedschaft des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Dübendorf. Jakob oder besser «Köbi» Gossweiler trat 1948 dem Verein bei und arbeitete von 1952 bis 1986 als Vorstandsmitglied an vorderster Front mit. Seit Beginn seiner Vor-



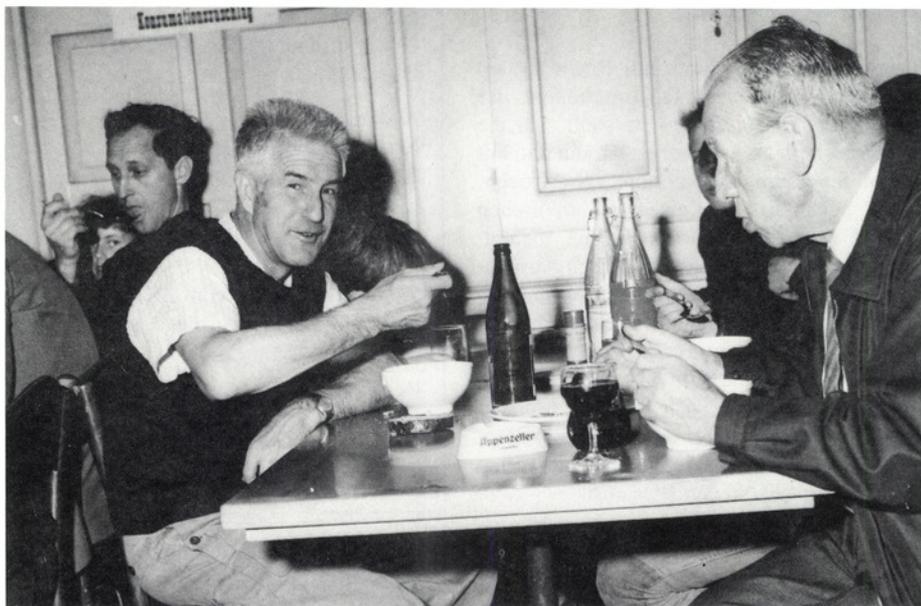
Ernst Eglis profunde Ortskenntnisse sind beim Aufbau der Chronistenstube des VVD äusserst wertvoll. Hier sichtet der pensionierte Primarlehrer (rechts) zusammen mit Hans Aebersold alte Akten der Ortsgeschichte.

standstätigkeit war er unser «Bänkli-Meister». Als gelernter Gärtner war es für ihn ebenfalls selbstverständlich, am «Blumemärt» aktiv mitzuarbeiten. Über 20 Jahre war Köbi auch für die Durchführung der stimmungsvollen Räbeliechtle-Umzüge mitverantwortlich. Von seinem Talent als Fotograf zeugen unzählige Aufnahmen und Vergrößerungen in unserem Fotoarchiv.

Kurz nach seiner Wohnsitznahme in Dübendorf wurde der junge Primarlehrer Ernst Egli gebeten, bei der Gestaltung des Dübendorfer Heimatbuches mitzumachen. Daraus sind über 30 Jahre ausserordentlich engagierte Mitarbeit geworden. Fünf «Saisons» lang war Ernst Egli der prägende Organisator der VVD-Kulturfilmabende. Die Mitarbeit am «Dübendorfer ABC» und an Texten zum

Ortsplan war für den Heimatkundler eine Selbstverständlichkeit. Seit 1983 ist der Geehrte Mitbetreuer der Chronistenstube und engagierter Sammler von Zeugen unserer Dorfgeschichte. Dank seinem phänomenalen Zahlengedächtnis («Kopfrechnen war halt noch Mode während meiner Lehrzeit») ist er jederzeit ohne Computer in der Lage, über Marksteine der Dübendorfer Geschichte Auskunft zu geben.

Durch die Verleihung der Ehrenmitgliedschaft hat eine jahrzehntelange Arbeit für den VVD und die Dübendorfer Gemeinschaft die verdiente Anerkennung gefunden. Eine Arbeit, die mit einer Selbstverständlichkeit wahrgenommen wurde und über die die beiden Geehrten in ihrer sympathischen Bescheidenheit nicht gerne reden.



Der Vorstand des VVD konnte während Jahrzehnten auf die aktive und uneigennützigte Arbeit von Jakob Gossweiler zählen. Rechts im Bild der damalige VVD-Präsident Fritz Maurer.

Von unseren musikalisch aktiven Vereinen

Die zahlreichen traditionellen Vereine sind verlässliche Träger des kommunalen Kulturlebens. Immer wieder lassen sie sich Neues einfallen, das gemeinschaftliche Leben zu gestalten und lebenswert zu machen. Ihre Mitglieder stehen eben mitten im Leben. Der unter den Vereinen bestehende Wettbewerb fördert kreatives Denken und verbessert die Qualität der kulturellen Äusserungen.

Berichte über kulturelle Aktivitäten sind im Heimatbuch in den vergangenen Jahren immer wieder veröffentlicht worden. Zum ersten Mal sollen nun die musikalisch aktiven Vereine die Möglichkeit haben, selber über ihr gegenwärtiges, heutiges Vereinsleben zu berichten.

Stadtmusik Dübendorf

Die Stadtmusik darf sich mit Recht zu den aktivsten kulturellen Organisationen der Stadt Dübendorf zählen. Sie stellt sich die Aufgabe, in der Gemeinde zu wirken und mit ihrem Spiel die Bevölkerung zu erfreuen. Aber auch für den einzelnen Menschen scheint es heute wieder vermehrt wichtig, dass er sich ausserhalb der täglichen Anspannung zum Musizieren mit andern zusammenfindet. Und gerade diese Möglichkeit möchte die Stadtmusik allen interessierten Blasmusikantinnen und -musikanten bieten. Das Tätigkeitsfeld erstreckt sich von der Marschmusik zum Platzkonzert und vom Frühschoppenkonzert bis hin zum anspruchsvollen Konzert der gehobenen Blasmusik.

Chronik

1899 als Musikverein «Frohsinn» gegründet und 1921 in Musikverein «Harmonie» umgeändert, erhielt der Verein im Jahre 1982 mit dem Namen «Stadtmusik Dübendorf» seine

wohl letzte und endgültige Bezeichnung. In den 88 Jahren erlebte der Dübendorfer Musikverein viele Höhen und Tiefen. In einer solch langen Zeitspanne sind Tiefschläge und Krisen in einem Vereinsleben fast unumgänglich. Durch grossen Einsatz und Individualismus, durch viel Energie und unermüdete Aufopferung gelang es aber immer wieder einzelnen Aktivmitgliedern, das Schiff-

Steckbrief der Stadtmusik Dübendorf

Vorstand:

Ueli Zumstein, Präsident; Urs Hunziker, Vizepräsident; Elisabeth Furrer, Aktuarin; Brigitta Süss, Kassierin; Roger Friedli, Reisekassier und Spezialaufgaben; Sandro Feller, Uniformen- und Instrumentenverwalter; Beat Roth, Passivkassier.

Musikdirektor:

Max Baumberger, Hinwil

Fähnrich:

Walter Hugentobler, Illnau

Proben:

Jeden Donnerstag von 20.00 bis 22.00 Uhr im Singsaal des Schulhauses Birchlen.

Registerproben (vor allem vor den Jahres-Konzerten):

am Dienstag von 20.00 bis 22.00 Uhr, ebenfalls im Schulhaus Birchlen.

chen auf Erfolgskurs zu steuern. Einen wichtigen Anteil am Erfolg des Vereins haben sicher die Reisen und im speziellen die Reisen ins Ausland. In relativ grossen, aber doch regelmässigen Abständen musizierte die

Von unseren musikalisch aktiven Vereinen

Stadtmusik auch jenseits der Landesgrenzen, beispielsweise in Österreich, Deutschland und 1987 gar in Norwegen.

Musikreise nach Sykkylven in Norwegen

Konnte man die Ausflüge nach Österreich und Deutschland noch als gewöhnliche Reisen bezeichnen, war die Reise über Pfingsten nach Sykkylven in Norwegen doch etwas ganz Besonderes. Auf Einladung unseres ehemaligen Aktivmitgliedes Anne Birthe Straumsheim, ihrer Familie und ihres Stammvereins, des Musikvereins Lurlåt, durften wir sechs unvergessliche Tage im «hohen Norden» verbringen. Wir reisten auf eigene Kosten mit dem Flugzeug und waren bei den Familien unserer norwegischen Musikkameraden untergebracht. Nebst einem

volkstümlichen Familienabend, Marschmusik mit anschließendem Platzkonzert und einem ausgezeichnet besuchten Galakonzert im Gemeindesaal galt unser Aufenthalt vor allem der Pflege der Kameradschaft. Während den gemeinsamen Ausflügen und den geselligen Abenden bei den Gastgeber-Familien lernten wir Norwegen und seine Bevölkerung ein wenig kennen. Wichtigste Erkenntnis aber war, dass das weitverbreitete Vorurteil, die Norweger seien kühle und etwas reservierte Menschen, wirklich nur ein Vorurteil ist.

Wir wurden mit einer Herzlichkeit aufgenommen, wie man sie nur selten erlebt, und es wurden Freundschaften geschlossen, wie man sie vielleicht nur unter Musikanten kennt.



Die Stadtmusik Dübendorf trat 1987 auch in Norwegen auf.

Gegenbesuch der Wikinger

Der Gegenbesuch des Musikvereins Lurlät ist auf die erste Woche im Mai 1989 geplant. Da das Dübendorfer Saalproblem bis dahin wahrscheinlich noch nicht gelöst ist, werden wir ein «Frühlings-Fäscht» im gemeindeeigenen Festzelt auf dem neuen Marktplatz durchführen. Als Partner und Festwirt konnten wir die Jugendmusik gewinnen.

Aufgaben eines Musikvereins

In erster Linie möchten wir mit unserer Musik Freude bereiten. Zu unseren Aufgaben in der Gemeinde gehört das Aufspielen an Vereinsempfängen, Jubiläen und Gemeindeanlässen. Ausserdem möchten wir jedem die Möglichkeit bieten, im gemeinsamen Spiel seinem Hobby nachzugehen. Wir erwarten aber gleichzeitig von ihm, dass er zu Instrument, Uniform und Notenmaterial Sorge trägt, die Proben und Anlässe pflichtbewusst besucht und so seinen Teil zum Gedeihen des Vereins beiträgt.

Zu unserem festen Jahresprogramm gehören der Muttertags-Apéro mit Marschmusik, das Fröschoppenkonzert am Dorfturnier des Fussballclubs, das Mitwirken an der 1.-August-Feier und unser Jahreskonzert (jeweils Mitte November). Hinzu kommen noch die verschiedensten Anlässe, Register-, Gesamt- und Marschmusikproben, was uns auf die stolze Zahl von 80 bis 100 Zusammenkünften pro Jahr bringt.

Unser Vereinsorgan «Die Note»

Im Frühjahr 1983 wurde unser Vereinsorgan «Die Note» ins Leben gerufen. Sie erscheint zweimal im Jahr und hat die Aufgabe, unsere Aktiv- und Passivmitglieder, unsere Gönner und Freunde zu informieren. Wir stellen unseren Verein registerweise vor und erklären gleichzeitig Bedeutung, Funktion und Ge-



schichte des jeweiligen Instrumentes. Wir blicken mit dem Vereinsorgan in die Vergangenheit und in die Zukunft. «Die Note» orientiert über Geburtstage und Jubiläen von Mitgliedern. Rundherum informiert sie über alles, was in und um die Stadtmusik passiert. Übrigens: «Die Note» kann bereits ein kleines Jubiläum feiern – sie ist im November 10 Ausgaben alt geworden. Das anspruchsvolle Amt der Redaktion teilen unsere Aktivmitglieder Beat Roth und Albert Meier.

Ueli Zumstein

Reformierter Kirchenchor

Hand aufs Herz, welche Assoziationen weckt bei Ihnen das Thema «Kirchenchor»? Denken Sie an einen Verein von Frömlern, der kollektiv in Ohnmacht fällt, wenn jemand zu laut «Gopfridschtutz» ruft? Oder denken Sie an den Konzertsaal, wo Reihen schwarz gekleideter Damen und Herren unter der Leitung eines befrackten Dirigenten die h-Moll-Messe zelebrieren, und wo zum Schluss nicht einmal das erlösende Klatschen erlaubt ist? Dann laden wir Sie ein, uns wieder einmal in der Kirche im Wil zu besuchen, uns zu hören und zu sehen. Sie werden merken, dass wir ganz einfach ein Dübendorfer Ortsverein sind, eines jener Organe, die das gemeinschaftliche Leben gestalten helfen und lebenswert machen.

Unser Bericht umfasst die Zeit von Weihnachten 1986 bis zum Adventskonzert 1987. In dieser Zeitspanne kamen wir elfmal zum Einsatz:

Heiliger Abend: J. S. Bach, Motette 230 «Lobet den Herrn, alle Heiden», 1. Februar: Familien-Singgottesdienst mit Gemeindeliedern, 22. März: A. Bruckner, «Vexilla regis prodeunt», 3. Mai: Singgottesdienst mit neuen Liedern, 4. Juni: Abdankung für unser geschätztes Mitglied Alice Frey, 14. Juni: Pfarreinsatz von Andreas Eilers, 28. Juni: J. Haydn, «Kleine Orgelmesse» in B-Dur, Bettag: D. Buxtehude, «Cantate Domino», 25. September: Abendgottesdienst mit Tanz, Reformationstag: A-cappella-Lieder, 29. November: Abendmusik zum Advent: J. S. Bach, Kantaten Nr. 106 «Gottes Zeit» und Nr. 63 «Christen ätzt diesen Tag».

Ungefähr bei der Hälfte dieser Auftritte halfen wir bei der Gestaltung des Gottesdienstes, während wir uns bei der anderen Hälfte an grössere Werke wagten, die in mehreren Kantatengottesdiensten und einem Konzert zur Aufführung gelangten. Es ist immer ein besonderes Erlebnis für uns Laiensänger, wenn wir ein Werk, an dem wir unter der Leitung unserer begabten Dirigentin Dora Schippert monatelang hart gearbeitet haben, zum erstenmal mit professionellen Solo-Sängern, mit Violinen, Celli und Trompeten singen dürfen. Der Kirchgemeinde möchten wir an dieser Stelle herzlich für ihre Unterstützung danken, die es uns ermöglicht, das Lob Gottes mit solch herrlicher Musik zu verkünden.

Die kleineren Auftritte sind aber genauso wichtig. Nicht jeder Kirchgänger findet leichten Zugang zu einer Bach-Kantate. Vielleicht spricht ihn ein einfaches Lied mehr an, besonders wenn er oder sie selber mitsingen darf. In letzter Zeit gab diese Frage in unserem Verein viel zu reden. Die einen möchten mehr konzertieren, den andern liegt der Gemeindegottesdienst näher. Wahrscheinlich werden sich weiterhin die beiden Elemente

die Waage halten. Jedenfalls wird das kommende Jahresprogramm wieder sehr vielseitig sein und von Durantes «Magnificat» bis zu Negro Spirituals reichen.



Will ein Chor Bestand haben, so muss er sich erneuern. Im vergangenen Jahr konnten wir etliche neue Mitglieder gewinnen, besonders bei den Männerstimmen, wo traditionell immer Mangel herrscht. Dennoch freuen wir uns weiterhin über den Besuch von Interessenten bei unseren Proben, die jeweils am Dienstag von 20 bis 22 Uhr im Kirchgemeindehaus stattfinden. Entgegen landläufiger Meinung ist eine gute Stimme nicht das Wichtigste, und auch nicht die Religion, sondern Hören und Sehen. Wenn Sie einmal gelernt haben, sich von den Gesten der Diri-

gentin mitreissen zu lassen und sich in den Chor hineinzuhören, kommt das andere fast von selbst.
Martin Schwyzer

Kammerorchester Dübendorf

Das Kammerorchester Dübendorf (KOD) wurde 1954 von einigen Musikern aus Dübendorf und Umgebung aus Freude am gemeinsamen Musizieren gegründet. Als erster Dirigent wirkte Theo Halter, der langjährige Organist an der reformierten Kirche im Wil. 1980 wechselte der Dirigentenstab in die Hand von Hans Meister. Bald darauf wurde das Orchester alternierend einmal von Hans Meister und einmal von Arthur H. Lilienthal, einem Mitglied des Zürcher Kammerorchesters, dirigiert. Beide gaben dem Kammerorchester viele neue Impulse. Seit Ende 1986 steht das Orchester ganz unter der Leitung von Arthur H. Lilienthal.

Das Orchester, das aus 20 Mitgliedern besteht, konzertiert drei bis fünf Mal pro Jahr. Ein bis zwei Konzerte werden durch die Kulturkommission der Stadt Dübendorf durchgeführt. Seit seinen Anfängen durfte das Orchester auf die grosszügige öffentliche Unterstützung zählen. Denn viele schöne Werke, die sich für ein Laienorchester eignen, bedingen beispielsweise den Zuzug von Bläsern, die man aus Kreisen der Berufsmusiker holen muss, was verständlicherweise mit hohen Kosten verbunden ist, die die Finanzkraft des Kammerorchesters Dübendorf übersteigen. Daher ist das Kammerorchester Dübendorf froh und dankbar über die Unterstützung der Dübendorfer Kulturkommission und die Beiträge der Gönner.

Zu einer schönen Tradition haben sich die Musikwochenenden entwickelt, die das Orchester jeweils vor einem Konzert seit vielen Jahren in Giswil durchführt. Neben dem intensiven Üben, welches das Orchester zur



Das Kammerorchester Dübendorf probt.

Konzertreihe bringt, ist auch genügend Zeit für den gesellschaftlichen Teil vorhanden. Oft fordern anspruchsvolle Programme zusätzliche Proben an Samstagnachmittagen. Nach solch langen und anstrengenden Proben folgt fast immer eine Einladung zum gemütlichen Zusammensein bei einem Orchestermitglied, was auch zu einem sehr guten Verhältnis der Orchestergemeinschaft führt.

Der Schwerpunkt der musikalischen Tätigkeit liegt im Barock und in der Klassik. Dies sind Musikepochen, in denen sehr viel Streichermusik geschrieben wurde, die nicht allzu anspruchsvoll, aber doch klangvoll und schön ist. Bach, Vivaldi, Händel, Mozart, Haydn und Corelli sind oft auf dem Programm. Doch wagt sich das Orchester auch immer wieder an neuere und an zeitgenössische Werke wie Britten, Bartók, Huber oder Dinescu.

Ein besonderes Erlebnis ist es, wenn das Orchester mit Solisten musizieren kann. Es ermöglicht damit noch jungen Berufsmusikern, als Solisten aufzutreten, so zum Beispiel Ursula Amrhein, Violine, aus Dübendorf, sie ist zugleich die Konzertmeisterin des Kammerorchesters Dübendorf, sowie Istvan Zsolt Nagy, Flötenlehrer, und Brigitte Glauer, Akkordeonlehrerin, beide in Dübendorf. Aber auch mit bereits bekannten Solisten konnte das Orchester immer wieder musizieren, so mit Peter Lukas Graf, Flöte, Werner Bärtschi, Klavier, und Kurt Meier, Oboe.

Die Proben finden jeweils am Dienstagabend von 20 bis 22 Uhr im Singsaal Stägenbuck statt. Interessenten sind immer willkommen, sich unverbindlich eine Probe anzuhören oder mit der Präsidentin, Annemarie Schweizer, Benglen, Verbindung aufzunehmen.

Annemarie Schweizer

Jodelclub Schwyzerhüsli

Der 1931 gegründete Jodelclub Schwyzerhüsli verlegte Anfang 1987 sein Domizil nach Dübendorf. An der diesjährigen 1.-August-Feier erfreuten die wackeren Sänger und Sängerinnen zum ersten Mal das einheimische Publikum.

Freude am Brauchtum

Jeden Mittwochabend treffen sich die 18 Aktivmitglieder des Vereins im Singsaal des Schulhauses Högler, um während eineinhalb Stunden neue Lieder einzuüben, die Atemungstechnik zu verbessern und Freunde zu treffen. Viele Mitglieder wohnen nicht in Dübendorf und nehmen zum Teil einen recht langen Anfahrtsweg in Kauf: «Es macht eben grossen Spass, mit Freunden bekannte Jodlerlieder zu singen, ebenfalls habe ich sehr grosse Freude an unserem Brauchtum, und das ist auch der Hauptgrund, weshalb ich mich hier engagierte», gibt ein jüngerer Sänger zu verstehen. Die Herkunft der Jodler ist ebenso unterschiedlich wie ihr Alter: Zahlreiche Berufe sind vertreten; zu den Aktiven zählen auch jüngere Mitglieder.

Ein gergesehener Gast

Der Jodelclub Schwyzerhüsli ist ein äusserst gergesehener Gast. Über das diesjährige 1.-August-Wochenende trat der Verein beispielsweise an drei verschiedenen Veranstaltungen auf. Das Repertoire umfasst derzeit mindestens 15 Lieder; dies scheint dem Ausenstehenden auf den ersten Blick wenig, doch wenn man berücksichtigt, dass die tüchtigen Sänger und Sängerinnen ohne Noten auftreten – dies im Gegensatz zu den traditionellen Gesangschören –, ist es doch recht beachtlich.

Der Jodelclub Schwyzerhüsli unternahm 1969 eine grosse Reise nach Kalifornien, wo er drei grosse Schwing- und Älplerfeste besuchte. Gerne würde man wieder eine solche Reise wagen, doch fehlen leider derzeit noch die finanziellen Mittel. Der Verein gilt als sehr unternehmungslustig. Jedes Jahr stehen immer mehrere Bergwanderungen auf dem Programm, die sehr beliebt sind.

Der traditionsreiche Verein wird seit 1985 von Fredy Heeb, Schwerzenbach, umsichtig geleitet. Wie er betont, ist der Verein stets auf der Suche nach neuen Sängerinnen und Sängern: «Unser Club kennt keine Mitgliederbeschränkung; jedermann, der Freude am Singen hat, ist herzlich willkommen, unseren Proben beizuwohnen und unserem Verein beizutreten.»

Jugendmusik Dübendorf

Vielseitiges Engagement

Die Jugendmusik Dübendorf organisierte 1987 ihren traditionsreichen Familiennachmittag im Kirchgemeindehaus und führte das Examenkonzert im Hotel Hecht durch. Die jungen, initiativen Musikanten umrahmten folgende Veranstaltungen musikalisch und trugen damit viel zum Gelingen bei: Festumzug 100 Jahre Turnverein Wallisellen, Schweizerische Flug-Schiff-Modellschau in der Eishalle, Military-Schweizermeisterschaft in der Wehrlen und Besuchstag der Dübendorfer Rekrutenschule. Zudem erfreute die Jugendmusik Dübendorf die Patienten des Spitals und die Bewohner des Altersheims Uster mit ihren Darbietungen.



Seit Anfang 1987 hat der Jodelclub Schwyzerhüsli sein Vereinsdomizil in Dübendorf.

Von unseren musikalisch aktiven Vereinen

Mit öffentlichen Auftritten und sämtlichen Proben müssen sich die Jugendlichen stark für die Musik engagieren. Das gesellige Zusammensein stand bei einem Skiweekend in Flums und bei einer Wanderung im Raum Alp Selamatt im Mittelpunkt.

1988: Ein Jahr der Änderungen

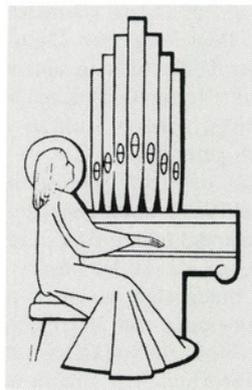
Das kommende Vereinsjahr wird ganz im Zeichen der Umstrukturierung von zwei wichtigen Vereinsanlässen stehen: Der Familiennachmittag wird im bekannten Rahmen im Kirchgemeindehaus stattfinden, erhält aber den neuen Namen «Jahreskonzert». Wegen Platzmangel sieht sich der Vorstand gezwungen, mit einer schönen Tradition zu brechen: Das Examenkonzert mit Theateraufführung wird nicht mehr im Hecht-Saal durchgeführt. Die Veranstaltung heisst neu «Abendunterhaltung mit Tanz und Tombola» und findet in der Curlinghalle statt – noch fehlt der Dübendorfer Vereinssaal. Leider muss in der Curlinghalle auf eine Theaterinszenierung verzichtet werden. Hingegen wird das von Werner Willi, Dirigent, zusammengestellte Programm einige Überraschungen beinhalten, handelt es sich doch um eine musikalische Reise um die Welt. In enger Zusammenarbeit mit der Stadtmusik organisiert die Jugendmusik Dübendorf das Dorffest 1988. Sie freut sich schon heute, ihre langjährigen Freunde im Musikverein Bondorf wiederum in Dübendorf willkommen zu heissen.

Zum ersten Mal in der Geschichte der Jugendmusik Dübendorf nimmt der Verein an einem Musikausbildungslager teil. Es findet in Alpnach statt. Neben der musikalischen Ausbildung wird es darum gehen, den kameradschaftlichen Kitt zwischen Jugendmusikant, Ausbildungslehrer und Helfer zu verstärken. Die Jugendmusik Dübendorf steht

also vor einem Jahr grosser Herausforderungen. Alle freuen sich auf die gestellten Aufgaben.
Ruedi Attinger

Katholischer Kirchenchor «Caecilia»

Wer hätte im Jahr 1924 gedacht, dass der voller Idealismus gegründete Kirchenchor «Felix» bis in die heutige Zeit eine solch bedeutende Rolle im Leben der Pfarrei spielen würde. Mit der Aufführung der «Kind-Jesu-Messe» von J. Schweizer bestanden die ersten 25 Sängerninnen und Sängern ihre Feuerprobe. Bereits damals war die Rede davon, dass nicht nur die sängerische Leistung zähle, sondern ebenso im geselligen Bereich der rechte Ton gefunden werden müsse.



Diesem Grundsatz ist der inzwischen auf Katholischer Kirchenchor «Caecilia» umgetaufte Verein bis heute treu geblieben. Der allmählich auf gut 70 Mitglieder angewachsene Chor vereint junge frische Stimmen mit den sicheren und geübten der langjährigen Sängerninnen und Sängern.



Der katholische Kirchenchor «Caecilia» umrahmt einen Gottesdienst musikalisch.

Mit viel Freude und innerer Überzeugung betrachten wir als unsere Hauptaufgabe die gesangliche Begleitung der Gottesdienste. Dank grosser Unterstützung und viel Sympathie unserer Herren Geistlichen haben wir die Möglichkeit, diesen Auftrag abwechslungsreich zu gestalten.

So singen wir deutsche Choräle, Motetten, Proprien und Psalmen, unterstützen den Gemeindegesang und führen neues Liedgut ein. Ebenso pflegen wir die lateinische Kirchenmusik aller Stilepochen, a capella gesungen oder in Begleitung von Instrumenten. An kirchlichen Feiertagen wie Ostern, Pfingsten, Bettag, Weihnachten usw. führen wir besonders festliche Messen auf, so beispielsweise Mozarts «Krönungsmesse», Haydns «Theresienmesse», Gounods «Cäcilienmesse» und weitere. Wir werden dabei an der Orgel begleitet von unserem Konzert-Organisten Stephan Camenzind oder einem Orchester.

Diese Höhepunkte unserer musikalischen Tätigkeit erfordern immer wieder grossen

Einsatz und lückenlosen Probenbesuch. Dank dem unermüdlichen Eifer von Dirigent und Chor werden auch diese grösseren Werke zu gültigen musikalischen Wiedergaben. Doch all dieser Einsatz würde nicht genügen, wenn nicht auf die Grosszügigkeit der Kirchengemeinde gezählt werden könnte. Sie scheut keine Kosten für professionelle Solisten und Musiker, um die Aufführungen für Chor und Zuhörer zu bleibenden Erlebnissen werden zu lassen.

Damit diese schönen Werke auch einem breiteren Publikum vorgestellt werden können, wurden 1982 die Bettagskonzerte eingeführt. Durch die Initiative unseres Dirigenten und der Kirchenpflege gehören diese Konzerte seither zum kulturellen Geschehen der Stadt Dübendorf.

Ein besonderes Anliegen ist uns ferner die Ökumene. So findet jährlich in der reformierten Kirche Schwerzenbach ein ökumenischer Gottesdienst mit Chorbegleitung statt. Auch die Bettagskonzerte sind dem ökume-

nischen Gedanken entsprungen. Und seit Jahren werden Jubiläen der Kirchgemeinden und Pfarrherren im ökumenischen Kreis be- gangen.

Dass der Verein nicht nur musikalisch aktiv ist, beweisen die alljährliche Chorreise und die Cäcilienfeier im festlichen Rahmen mit Nachtessen und Abendunterhaltung, wobei auch die eigene Theatergruppe für humorvolle Einlagen sorgt. Regelmässig wird die Pfarrei-Fasnacht organisiert, und auch an Bazars und beim Dorffest sind die «Chilechörer» als Beizersleute mit dabei. Überhaupt wird als Ausgleich viel gescherzt und gelacht, und nach jeder Probe werden die Geburtstagskinder der Woche mit einem Wunschlied geehrt.

Der Vorstand besteht aus neun Mitgliedern, die alle drei Jahre gewählt oder bestätigt werden. Das geistliche Oberhaupt ist unser Präses, Pfarrer Johannes Hug, die Leitung des Chores liegt seit 1971 in den Händen des Dirigenten Josef Keusch und des Präsidenten Josef Sättler. Die übrigen Vorstandsmitglieder sind für das allgemeine Wohl des Vereins besorgt.

Nebst ständiger Verfeinerung des Repertoires wird immer auch ein Konzert geplant. Wir sind deshalb ständig darauf bedacht, neue Mitglieder anzuwerben. Mitmachen kann jedermann, der Freude am Singen und insbesondere an geistlicher Musik hat, daneben aber auch in froher Gesellschaft sein möchte.

Margrit Grossenbacher

Frauenchor Dübendorf

Der Frauenchor Dübendorf wurde am 5. Dezember 1929 gegründet; im Jahre 1989 können wir auf eine 60jährige gesangliche Tätig-

keit zurückblicken. Verschiedene grossartige Werke des Barocks, der Klassik und der Romantik wurden einstudiert und an Konzerten vorgetragen. Musikalische Höhepunkte bildeten Händels «Messias», «Die Schöpfung», «Die Jahreszeiten» und die «St. Leopoldsmesse» von Joseph Haydn sowie das «Stabat mater» von Pergolesi, die Liebesliederwalzer von Brahms und verschiedene Opern- und Operettenchöre.

Es gelang uns auch immer wieder, bekannte Solisten und Solistinnen sowie Instrumentalisten für unsere Konzerte zu gewinnen.

Seit August 1986 steht Peter Baumann unserem Chor als musikalischer Leiter vor. In ihm fanden wir einen jungen, engagierten Dirigenten, der für sein Amt bestens ausgebildet ist. Seine musikalischen Studien schloss er mit dem Chorleiterdiplom und dem Konzertdiplom für Orgel ab. Der Dübendorfer Bevölkerung stellte er sich bereits mit einem Konzert am 27. März 1987 im Kirchgemeindehaus vor. Im ersten Teil des Konzertes wurden verschiedene Lieder von Brahms, Schumann und Schubert vorgetragen. Der zweite Teil war den Opernliebhabern gewidmet. Mit Chören aus verschiedenen Opern erfreuten wir die Zuhörer. Begleitet wurde der Chor durch den Pianisten Peter Hitz und die Mezzosopranistin Heidi Burri.

1988 wird der Frauenchor Dübendorf zwei Konzerte geben.

Im Konzert vom 5. Februar 1988 werden verschiedene Kompositionen für Frauenchor und Orchester beziehungsweise Frauenchor und Orgel zur Aufführung gelangen. So von Johannes Brahms (1833–1897) das vierstimmige «Ave Maria» sowie der «13. Psalm»; beide Werke sind für Chor und Orchester gesetzt. Vom zeitgenössischen Lausanner Komponisten Dante Granato (geboren 1910)

werden zwei Motetten im alten Stil für Frauenchor und Orgel aufgeführt. Diese beiden Motetten sind ganz dem barocken Stil verpflichtet. Sie finden im «Magnificat» für drei Stimmen und Streichorchester vom Barockkomponisten Marc-Antoine Charpentier (1636–1704) ihre Entsprechung.

Am 11. Dezember 1988 wird der Frauenchor eines der bedeutendsten Werke des 20. Jahrhunderts für hohe Stimmen und Begleitung aufführen. Es ist dies die «Ceremony of Carols» von Benjamin Britten (1913–1976). Britten hat in dieser Komposition alte Weihnachtslieder (Carols) bearbeitet und zu einem Zyklus zusammengestellt. Die Besetzung für dieses Werk ist sehr eigen gewählt, es ist für hohe Stimmen und Harfe gesetzt. Der Konzertabend wird durch die Aufführung von Orgelwerken abgerundet werden. Der Frauenchor nahm 1982 am Schweizerischen Gesangsfest in Basel teil, wo der Vortrag von den Experten mit einer sehr guten Kritik gewertet wurde. Auch bei den Sängertagen im Bezirk Uster nahmen wir mit Liedervorträgen teil. Der letzte Bezirkssängertag fand am 30. Juni 1985 in Uster statt. Unser Vortrag, der Militärmarsch «Hinaus in den Lenz» von Franz Schubert, dirigiert von unserem damaligen Leiter Reto Fritz, wurde von den Experten als ausgezeichnetes, klingendes Zeugnis eines prächtigen Chores gewertet. Am Klavier wurden wir von Hans Huber begleitet. Der nächste Bezirkssängertag findet 1989 voraussichtlich in Volketswil statt. Wir freuen uns schon jetzt darauf, an diesem Sänger-Wettstreit teilzunehmen.

Es ist schon bald zur Tradition geworden, dass wir einmal jährlich das Altersheim besuchen und die Betagten mit einem Liedervortrag erfreuen.

Auch der gesellige kameradschaftliche Teil kommt in unserem Chor nicht zu kurz. Nach

den Proben treffen wir uns noch zu einem gemütlichen Schwatz. Einmal im Jahr geht's auf eine Chorreise, oder wir führen vor unseren Konzerten ein Sing-Wochenende durch. Zusammen mit ehemaligen Sängerinnen feiern wir Weihnachten, und in der langen Sommerpause treffen wir uns zu einem gemeinsamen Nachtessen.

Der Frauenchor zählt 50 aktive Sängerinnen. Wir sind jedoch immer bestrebt, vor allem auch jüngere Frauen für den Chorgesang zu begeistern und zu gewinnen.

Das gemeinsame Einstudieren und Aufführen von musikalisch anspruchsvollen Werken bedeutet für jede Sängerin und den Dirigenten viel Arbeit und persönliches Engagement. Doch das Musizieren zusammen mit den Solisten und Instrumentalisten ist für alle am Konzert Beteiligten ein grosses Erlebnis und eine reiche Erfahrung.

Verena Kurmann

Mandolinenorchester Dübendorf

Die Orchesterbesetzung des 1951 gegründeten Mandolinenorchesters umfasst derzeit neun Mandolinen, zwei Mandolas und sieben Gitarren. Ein Bass begleitete während vieler Jahre das Spiel. Es wäre für uns eine grosse Freude, wieder einen aktiven Bass-Spieler dabeizuhaben.

Unser Repertoire umfasst leichte klassische, volkstümliche und Folkloremusik. Zu den montäglichen Proben im Stägenbuck-Singsaal kommen die Spieler aus der nahen und weiteren Umgebung. Das Mandolinenorchester Dübendorf könnte ohne die auswärtigen Kameraden nicht mehr bestehen.

Seit einigen Jahren führt das Mandolinenorchester im Singsaal Stägenbuck ein Frühlingskonzert durch. Zweimal im Jahr geben

Von unseren musikalisch aktiven Vereinen

wir ein Ständchen im Alters- oder Pflegeheim. Engagements für Geburtstagsfeiern, Altersnachmittage und Geschäftsjubiläen werden sehr gerne angenommen. Diese Anlässe helfen uns auch, die Vereinskasse aufzubessern. Am 4. September 1988 besuchen wir in Brunnen das Schweizerische Mandolinorchesterstreffen. *Margrit Senn*

Harmonika-Club Dübendorf

Der Harmonika-Club Dübendorf wurde 1932 gegründet. Bis 1985 wurde er musikalisch vom Gründungsmitglied und Ehrendirigent Heinz Fürst geleitet.

Als Nachfolgerin konnte in Brigitte Glauser, eidgenössisch diplomierte Akkordeonlehrerin, eine junge Kraft verpflichtet werden. Sie

leitet auch eine Musikschule in Dübendorf, eine Quelle des Nachwuchses für unseren Verein.

Gegenwärtig zählt unser Verein 25 Aktive und 10 Junioren. Geprobt wird normalerweise am Donnerstagabend.

Nachdem es um den Club in den letzten Jahren nach aussen recht still war, sind die Junioren und Aktiven dieses Jahr erstmals wieder zu einem Wettspiel angetreten: Am Berner Kantonalen Harmonika- und Akkordeon-Musikfest in Thun trugen die neunzehn Aktiven die «Ouverture in C-Dur» von R. Würthner vor; die Junioren die «Festliche Ouvertüre» von C. Herold. Beide Gruppen erzielten bei ihren Vorträgen das Wertungsurteil «Prädikat sehr gut mit Goldkranz». Ein toller Einstand nach langjähriger Wettspielabstrenzung war geglückt; das nächste grössere



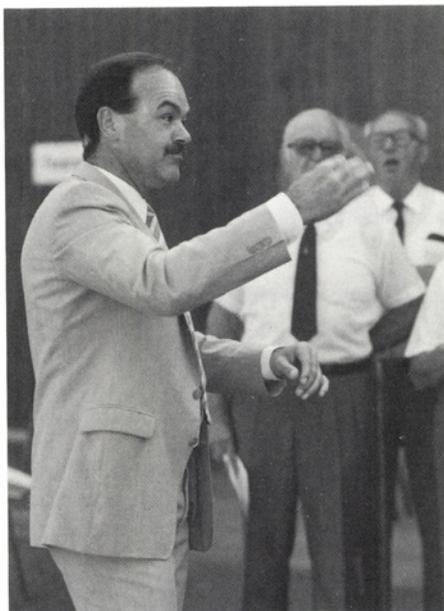
Das Mandolinorchester übt im Singsaal des Schulhauses Stägenbuck.

Ereignis steht vor der Tür: das Eidgenössische Harmonikafest 1988 in Zürich-Schwamendingen. Der Harmonika-Club Dübendorf wird partizipieren.

Daneben ist es der Vereinsführung ein grosses Anliegen, dass das Akkordeonspiel auch in der Gemeinde regelmässig zu hören ist. So hat eine Anzahl von Auftritten einen festen Platz im Jahresprogramm. Erwähnt seien die verschiedenen Platzkonzerte, das Muttertags- und das Vorweihnachtskonzert im Altersheim und das traditionelle Jahreskonzert im Herbst im Hotel Bahnhof.

Neben der musikalischen Leitung durch Brigitte Glauser sind seit der Generalversammlung 1987 für die Vereinsführung verantwortlich: Ueli Angst, Präsident; Ruth Rüeger, Vizepräsidentin; Esther Maag, Kassierin; Daniel Barben, Aktuar, und Henri Kienast junior, Materialverwalter.

Ueli Angst



Werner Wyss dirigiert den Männerchor Eintracht.

Männerchor Eintracht Dübendorf

1868 gründete Melchior Hauser, Lehrer im Wil, den Männerchor Eintracht Dübendorf. Vereinsprotokolle liegen aber nur seit 1876 vor. Die ersten Statuten vom 21. Februar 1876 berichten vom Männerchor Dübendorf. Auf Antrag von August Fischer wurde dann der Männerchor Dübendorf ab 29. Januar 1877 Sängerverein Eintracht genannt. Aufgrund der Protokolle muss angenommen werden, dass der Chor jedoch schon seit 1848 unter einem anderen Namen bestand. An einer Versammlung im Jahre 1881 wurde eine Aussage des damaligen Dirigenten Melchior Hauser festgehalten, dass er als Dirigent des Vereins zurücktreten möchte, da er ihn schon 33 Jahre geleitet habe. Ebenso ist dem Protokoll vom Jahre 1878 anlässlich der Fahnenweihe zu entnehmen, dass zwei frü-

here Vereinsfahnen im Festzuge mitgetragen wurden. Beim Studium von Akten stösst man auch tatsächlich ab und zu auf Namen Männerchor I und Männerchor II. Unbestritten ist das Gründungsjahr 1868. Es ist anzunehmen, dass aber das Jahr 1868 auf Anregung des Lehrers Melchior Hauser lediglich den Zusammenschluss dieser beiden Chöre zum heutigen Männerchor Eintracht brachte. † Der Männerchor Eintracht wird heute vom 29. Präsidenten und vom 15. Chorleiter geführt. Die Proben finden jeweils dienstags ab 20 Uhr im Singsaal des Schulhauses Dorf statt. Der seit 1986 gewählte Berufsdirigent und Musiker Werner Wyss, Uster, möchte mit dem Chor anspruchsvollen, der heutigen Zeit entsprechenden, guten Männerchor-



gesang einüben, in absehbaren Abständen Konzerte mit grösseren Werken, verbunden mit verschiedenen Klangkörpern, darbieten, dazu aber auch das fröhliche Singen im Kreise der Freunde und der weiteren Bevölkerung pflegen. Sein erstes Konzert mit dem Männerchor Eintracht findet im Spätherbst 1988 statt.

Unsere erste Vereinsfahne wurde 1878 eingeweiht, wobei der Patenchor unbekannt ist; die zweite 1910 mit dem Patenchor Männerchor Frohsinn Zürich und die dritte 1961 mit dem Patenchor Sängerbund Uster. Die heutige Fahne wird vom 9. Fähnrich getragen.

Der Männerchor Eintracht ist seit 1868 Mitglied des Bezirksgesangsvereins Uster und seit 1879 Mitglied des Eidgenössischen Sängervereins. 1978 wurde der Eidgenössische Sängerverein aufgelöst und gleichzeitig die Schweizerische Chorvereinigung gegründet, wo unsere Mitgliedschaft weiterhin besteht.

Der Männerchor Eintracht organisierte in Dübendorf folgende Bezirkssängerfeste: 15. Oktober 1871, 11. August 1878, 18. Mai 1884, 26. Mai 1889, 5. Juli 1896, 29. Mai 1904, 9. September 1923, 19. Juni 1932, 30. Juni 1943, 25. Juni 1961 und 25. Juni 1978.

Folgende Eidgenössische Sängerbefeste wurden mit Erfolg besucht: 1880 in Zürich, 1886 in St. Gallen, 1893 in Basel, 1899 in Bern, 1905 in Zürich, 1912 in Neuenburg, 1935 in Basel, 1948 in Bern, 1954 in St. Gallen, 1960 in Genf, 1967 in Luzern, 1973 in Zürich und 1982 das erste Schweizerische Gesangsfest in Basel der Schweizerischen Chorvereinigung. Der Männerchor Eintracht möchte die langjährige Tradition in die heutige moderne Zeit hinübertragen und mit seiner Tätigkeit einen wertvollen kulturellen Beitrag für unsere Bevölkerung in unserer Stadt leisten.

Werner Loeffel

Dübendorfer Bilder 1987

Defilee der Mechanisierten Division 11

Zum Abschluss der Gesamtverteidigungsübung «Dreizack» des Feldarmeekorps 4 und aus Anlass ihres 25jährigen Bestehens führte die verstärkte Mechanisierte Division 11 auf dem Flugplatz Dübendorf am 21. November 1986 erstmals ein Defilee durch. Es war das erste Defilee eines rein mechanisierten und motorisierten grossen Verbandes. Oberste Zielsetzung dieses Anlasses war die Demonstration des Behauptungswillens und dadurch die Erhöhung der Abhaltewirkung unserer Armee.

Nächtliche Bereitstellung

Direkt aus den Manövern heraus verschoben sich in der Nacht vom 20. auf den 21. November 1986 rund 2500 Militärfahrzeuge zum Flugplatz Dübendorf, wo sie auf der Hauptpiste zum grossen Defilee aufgestellt wurden. «Die ersten rund 400 Lastwagen, Jeeps, Schützenpanzer, Panzer, Pinzgauer usw. stehen bereits wie eine dunkle Mauer in Zwölferkolonne da, schemenhaft angeleuchtet von einer mobilen Notstromanlage. Und von Hegnau her sehe ich das schier unendliche Lichtermeer der ständig nachrückenden Fahrzeuge. Vor mir ein Major der Mechanisierten Division 11, der es irgendwie fertigbringt, jedes eintreffende Fahrzeug an die vorgeplante, richtige Position zu weisen. Nur alle paar Minuten leuchtet seine Taschenlampe auf; er scheint sämtliche 2500 Lichterpaare im Kopf gespeichert zu haben. Strassenpolizeisoldaten winken die Fahrer ein, ihre Stablampen erhellen kurzfristig die feldgrauen Ungetüme, lassen kurz die Fahrer erkennen. Pausenlos schliessen sie auf, fahren bis auf wenige Zentimeter zum vorderen Fahrzeug auf. Das Ganze wickelt sich überraschend leise ab, der starke Regen dämpft



die Geräusche. Selbst das Quietschen der Panzer wird durch das monotone Geräusch des Notstromaggregats übertönt. Nur sehr langsam wächst die stehende Kolonne in Richtung Volketswil. Unwahrscheinlich, wieviele Fahrzeuge so eine Flugpiste problemlos zu schlucken vermag. Kaum haben sie parkiert, versammeln sich die Fahrer zu grossen Marschkolonnen, die sich in Richtung Bahnhof Dübendorf begeben, von wo die Wehrmänner zu ihren Schlafquartieren transportiert werden.»

Der Aufmarsch begann abends gegen 8 Uhr; die letzten Fahrzeuge erreichten Dübendorf morgens gegen 7 Uhr.

Umfangreiche Vorbereitungsarbeiten

Eine ganze Woche lang war der Flugplatz Dübendorf geschlossen, einzig Helikopter konnten noch starten oder landen. Rechts und links der Hauptpiste baute die Truppe in Tag- und Nachtarbeit Tribünen für insgesamt



Die Bereitstellungsphase ist abgeschlossen: Die Mechanisierte Division 11 ist zum Defilee bereit.



Während 90 Minuten rollten 120 Kampfpanzer, 70 Panzerhaubitzen, 310 Schützenpanzer und 2000 Pneufahrzeuge über die Piste.





Zum Abschluss des Defilees, das von rund 80 000 Zuschauern verfolgt wurde, zeigte die Patrouille Suisse ihr Können.



30 000 Besucher, installierte WC-Anlagen, stellte Absperrungen auf, baute eine provisorische Auffahrt zur nahen Hochleistungsstrasse und vieles mehr. Um der Bevölkerung darüber Rechenschaft abzugeben, wie die Armee ihren Auftrag erfüllt, wurde eine publikumsgerechte Waffenschau eingerichtet. Am Freitagvormittag war alles bereit; die Tore und Türen des Flugplatzareals wurden für die Zuschauer geöffnet.

80 000 Zuschauer

Und die Schaulustigen kamen. Relativ wenige mit den eigenen Privatfahrzeugen, viele mit SBB-Extrazügen (es galt «einfach für retour»), mit Extrabussen oder auch zu Fuss. Bis zum Beginn des Defilees der verstärkten Mechanisierten Division 11 säumten gegen 80 000 Leute die Piste, Hunderttausende verfolgten das Ereignis zu Hause am Fernsehen, das direkt übertrug. Als Inspizient des Defilees der von Divisionär Andreas Gadiant kommandierten Mechanisierten Division 11 war Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz nach Dübendorf gekommen in seiner Begleitung die Korpskommandanten Josef Feldmann, Kommandant des Feldarmeekorps 4, Ernst Wyler, Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, sowie Divisionär Walter Dürig. Punkt 14.00 Uhr fuhr Divisionär Andreas Gadiant mit seinem Kommando-Schützenpanzer vor und meldete dem EMD-Vorsteher.

Danach rollten während über 90 Minuten 120 Kampfpanzer, 70 Panzerhaubitzen, 310 Schützenpanzer und insgesamt 2000 Pneu-fahrzeuge, vom Jeep bis zum neuesten Lastwagen, vom ältesten Werkstattfahrzeug bis zum modernen Kranwagen, am ob so viel Material staunenden Publikum vorbei. 4 Regimenter, 21 Bataillone, 106 Kompanien, total 12 000 Mann nahmen teil. Aufgelockert

wurde die imposante Vorbeifahrt durch rund 100 Militärflugzeuge sowie 40 Fernspäher, die mit ihren Fallschirmen aus Porter-Flugzeugen absprangen und unmittelbar vor dem Publikum landeten. Zum Schluss zeigte die Patrouille Suisse zu Ehren des scheidenden Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Korpskommandant Ernst Wyler, ihr unvergleichliches Programm.

Das Defilee wurde zur eindrucklichen Demonstration des schweizerischen Wehrwillens, auch für die zahlreich aufmarschierten ausländischen Beobachter. Dass dieser Wille, die Neutralität zu wahren, nach wie vor fest im Schweizervolk verankert ist, bewiesen die -zigtausend Zuschauer eindrucklich, welche trotz kühler Witterung anwesend waren.

Hansjürg Klossner

Tag der offenen Tunnels und Brücken

Über das Wochenende vom 21. und 22. März 1987 öffneten die SBB auf der rund 12 Kilometer langen Neubaustrecke der S-Bahn zwischen Zürich-Hauptbahnhof und Dietlikon die Tore ihrer Baustellen. Zahlreiche Interessierte aus der näheren und fernerer Umgebung machten sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss auf den Weg, um die im Rohbau grösstenteils fertiggestellte Bahnlinie zu besichtigen. Festwirtschaften, Filmvorführungen und eine Live-Demonstration von Gleisemonteurlern gestalteten die Tage der offenen Tunnels zu einem Volksfest.

Weniger als Tage der offenen Tunnels als vielmehr solche der offenen Brücken muss man die Besichtigung der beiden Viadukte Neugut und Weidenholz, die in drei Jahren die Station Stettbach und den Bahnhof Dietlikon miteinander verbinden, bezeichnen. Die zwei imposanten Bauwerke mit einer

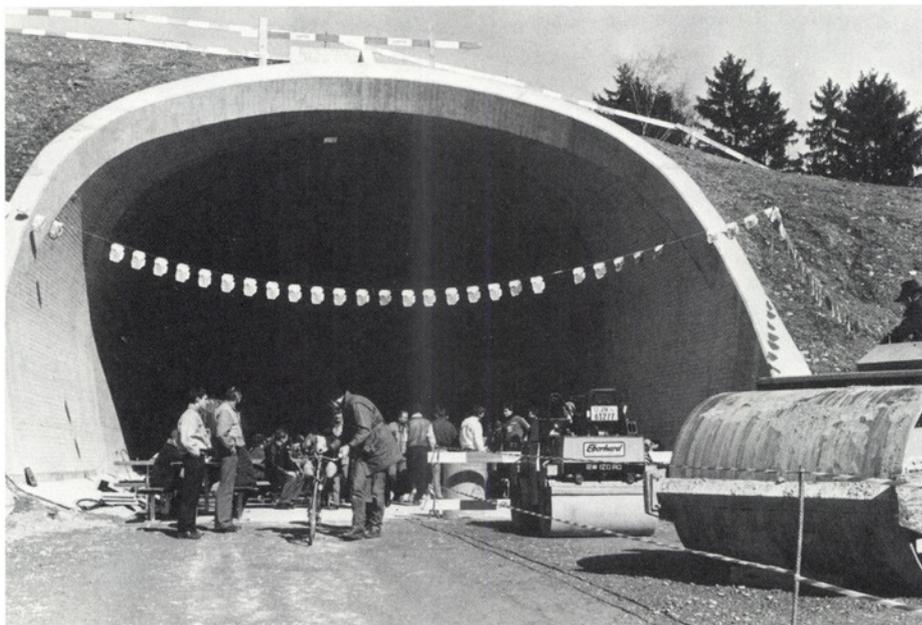
Gesamtlänge von beinahe eineinhalb Kilometern trennt der kurze, 250 Meter lange Föhrlibuck-Tunnel.

Fondue und Bratwürste vom Grill

Im Bahnhof Dietlikon, dem nördlichen Ausgangspunkt der neuen SBB-Linie, standen eine alte und eine moderne Lokomotive sowie ein historischer Speisewagen, in welchem Fondue serviert wurde, zur Besichtigung bereit. Auf grosses Interesse bei den Besuchern stiess die Demonstration von Gleismonteurlern, die auf dem Weidenholz-Viadukt mit dem Verlegen der ersten S-Bahn-Gleise begannen. Nach der Wanderung über den die Autobahn in einer sanften Rechtskurve überquerenden Weidenholz-Viadukt konnten die Schaulustigen in der «Föhrli-

Kaverne», die der Radfahrerverein und der Fussballklub von Wallisellen betrieben, bei Bratwurst, Kuchen und Getränken eine Verschnaufpause einlegen. Den Blick nach Südwesten über die Doppelspurlinie Wallisellen-Dübendorf gerichtet, erkannte der Betrachter den mächtigen im Bau befindlichen Neugut-Viadukt mit den beiden ins Glattal abzweigenden Rampen.

Der Neugut-Viadukt führt auf 33 Pfeilern in einer Höhe von 20 Metern über mehrere Strassen, die Glatt und die Bahnlinie nach Uster zur Haltestelle Stettbach. Lärmdämmende Verschalungen zu beiden Seiten der Brücke sollen 1990 die Anwohner dieser Strecke vor den Geräuschen der alle 4 Minuten vorbeifahrenden S-Bahn-Züge schützen. Mit dieser Frequenz wird die neue Linie



Der Eingang zur «Föhrli-Kaverne».

durch den Zürichberg-Tunnel nämlich voraussichtlich befahren. An diesem Wochenende präsentierte sich der Neugut-Viadukt aber noch als überdimensionaler Gehweg für Fussgänger, Tandem- und Fahrradfahrer. Zahlreiche Attraktionen erwarteten den Besucher beim Bahnhof Stettbach: Lehrer Jakob Alt zeigte Zeichnungen von der Bauentwicklung der S-Bahn-Strecke; S-Bahn und Tunnelbau wurden mit Filmen dokumentiert; die Stadt Dübendorf orientierte über ihren projektierten Ortsbus, der den Versuchsbetrieb 1988 aufnehmen dürfte; und wer sein Velo mit dabei hatte, konnte den Weg durch den 4,8 Kilometer langen Zürichberg-Tunnel bis zum Antonius-Schacht fahrend zurücklegen.

Rund 120 000 Besucher besichtigten die Rohbaustellen im Zürcher Untergrund. SBB-Pressesprecher Willi Finkbohner sprach von einem grossartigen Ergebnis: «Man kann das als eindeutiges Ja der Zürcher zur S-Bahn interpretieren.»

Laden im Kehlhof zu neuem Leben erwacht

Während neun Jahren war der Comestibles-Laden von Salvatore Roberto Lombardo an der Ecke Bahnhofstrasse/Strehlgasse in Dübendorf ein Begriff. Die Kündigung der Geschäftsräumlichkeiten durch die Liegenschaftseigentümerin traf den tüchtigen Geschäftsmann denn auch hart und zwang ihn,



Das kleine Ladenlokal im Kehlhof blieb während Jahren leer. Seit dem 10. April 1987 führt Salvatore Roberto Lombardo hier sein gepflegtes Comestibles-Geschäft.

sein Geschäft vorläufig zu schliessen, da die Suche nach einem anderen geeigneten Ladenlokal vorderhand erfolglos verlief. Als eigentlichen Glücksfall bezeichnete Salvatore Roberto Lombardo das Angebot von Hauseigentümer Hans Hüsler, ihm das kleine Ladenlokal im Kehlhof an der Bahnhofstrasse zu vermieten.

Der Entscheid war rasch gefällt. Am 10. April 1987 eröffnete der glückliche Geschäftsmann zum zweitenmal sein Comestibles-Geschäft. Im Kehlhof – die Liegenschaft zählt zu den ältesten und schönsten an der Bahnhofstrasse – war vor Jahren ein Coiffeurmeister tätig; das Ladenlokal stand dann aber während Jahren leer. Es ist erfreulich, dass der kleine Laden nun wieder zu neuem Leben erwacht ist. Nicht ohne Stolz bietet Salvatore Roberto Lombardo seine auserlesenen italienischen Spezialitäten an. Es gibt praktisch nichts, was hier nicht erstanden werden könnte: Frisches Obst und Gemüse, Wurstwaren, Käse und natürlich auch Weine. Eine Kundin, die regelmässig bei Lombardo einkauft, gibt denn auch zu verstehen: «Wo kann ich eine einzelne Tomate kaufen? Zudem schätze ich den persönlichen Kontakt zum Geschäftsinhaber sehr, und – Hand aufs Herz – wo können Sie sonst in Dübendorf frische Oliven erstehen?»

Der Erweiterungsbau des Flugmuseums

Mit rund 30 000 Besuchern jährlich kann sich unser Flugmuseum sehen lassen, ist es doch keine zehn Jahre alt. 1979 konnten die ersten Exponate in den alten Hangars aus dem Ersten Weltkrieg dem Publikum gezeigt werden. Heute ist der vorhandene Platz zu klein. Lediglich 16 Flugzeuge und Helikopter können ausgestellt werden.

Bereits 1985 begann die Planung einer Erweiterung. Eine Stiftung unter dem Präsidium von alt Bundesrat Dr. Rudolf Friedrich erarbeitete ein Bauprojekt und organisierte gleichzeitig die Sammelaktion. Budgetiert sind Netto-Baukosten von 4 Millionen Franken für ein Gebäude mit beeindruckenden Massen: es besteht aus einem vierteiligen, muschelähnlichen Betonschalendach in vorgespanntem Beton, ist 75 Meter lang, 48 Meter breit und hat einen Inhalt von 34 000 Kubikmetern. Es ist vollflächig isoliert und unterhaltsfrei. Die Fassaden bestehen aus isolierverglasten Elementen und vollisolierten Metallprofilen. Eine optimale Beleuchtung und Isolation ist damit gewährleistet.

Eröffnung 1988

Die Bauarbeiten unter der Leitung des Präsidenten der Baukommission der Stiftung, alt BAMF-Direktor Hans Giger, begannen planmässig im Frühjahr 1987. Am 10. April erfolgte der erste Spatenstich, Ende Mai waren die Fundamentarbeiten beendet, Ende Oktober alle vier Betonschalen gegossen. Die Ausbauarbeiten können in den Wintermonaten ausgeführt werden, der Bau sollte Ende Februar 1988 bezugsbereit sein. Die Eröffnung ist auf den 2. Juli 1988 geplant.

Die Finanzierung

Zur Deckung der Netto-Baukosten von 4 Millionen Franken konnte die Stiftung unter der Leitung von Korpskommandant Arthur Moll, alt Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, bis zum Herbst 1987 Spenden von 2,3 Millionen Franken sammeln: ein erfreuliches Ergebnis. Hinzu kommen 800 000 Franken, die der Verein der Freunde des Museums der Schweizerischen Fliegertruppen aus dem Ertrag des Flugbetriebes der JU Air zur Verfügung stellen



Am 10. April 1987 wurde im Beisein von alt Bundesrat Rudolf Friedrich der Grundstein für die Erweiterung des Museums der Schweizerischen Fliegertruppen gelegt. Das Geschehen verfolgen Baukommissionspräsident Hans Giger (rechts) und Stiftungsratspräsident Rudolf Friedrich.



kann. Der Stiftungsrat und der Verein der Freunde der Schweizerischen Fliegertruppen hoffen, die noch fehlende Million durch weitere Beiträge von Industrie, Gewerbe und Handel sowie von Kantonsregierungen bis zum Bauabschluss zu erhalten, damit das Museum schuldenfrei in Betrieb genommen werden kann. Jede Einzahlung auf das Konto 80-1480-5 der SBG Dübendorf zugunsten der Stiftung hilft, dieses schöne Ziel zu erreichen.

Manfred Hildebrand

Zivilschutz-Organisation

Von Zumbach zu Grossenbacher

In der Zivilschutzorganisation Dübendorf gab es 1987 in der Führung eine markante Änderung. Nachdem er während gut drei Jahren als engagierter Zivilschützer die ZSO Dübendorf leitete, ist Dr. Felix Zumbach per Ende 1986 als Ortschef zurückgetreten.

Er hätte diese Funktion gerne noch ein paar Jahre weiter ausgeübt, um die zahlreichen begonnenen Aufgaben erfolgreich zu Ende zu führen. Aber getreu seiner Devise, dass man nicht gleichzeitig – mit voller Präsenz – auf verschiedenen Hochzeiten tanzen könne, legte er nach seiner Wahl in den Stadtrat sein Amt als Ortschef nieder. Es fiel ihm nicht leicht, denn im Ortsleitungsstab und in den Kadern hatte er manchen Kollegen gefunden, mit dem er sich über den Zivilschutz hinaus verbunden fühlte. Aber zwei Exekutivämter wären ihm doch zuviel geworden. Schliesslich hat er auch noch eine Familie, die ihm sehr viel bedeutet, und einen anspruchsvollen Beruf, der ebenfalls höchsten Einsatz erfordert.

Felix Zumbach führte den Ortsleitungsstab mit sehr viel Fingerspitzengefühl und ver-

mochte ihn so zu motivieren, dass er die jeweils gesteckten Ziele auch optimal erreichte. Sein Führungsstil war gekennzeichnet durch Logik und Realismus. Er überzeigte durch umfassende Fachkenntnisse.

Kritik übte er nur dort, wo sie auch wirklich angebracht war. Stets begründete er sie sachlich und bot auch gleich durchdachte Lösungsvarianten an, die er dem Stab zur Diskussion vorlegte. So kam es an den Stabsrapporten kaum je zu fruchtlosem Palaver, das produktive Zeit gekostet hätte, und die angestrebten Ziele konnten meist innerhalb des vorgegebenen Terminplans erreicht werden.

Unter der Leitung von Ortschef Dr. Felix Zumbach wurden zahlreiche neue Ideen geboren, konkretisiert und teilweise realisiert. Dazu gehörte zum Beispiel die Schaffung einer eigenen, weitgehend Dübendorf spezifischen Zivilschutz-Informations-Broschüre. Manche von Bund und Kanton geforderte Planungsaufgaben und Zivilschutzeinrichtungen wurden eingeleitet und ganz oder teilweise ausgeführt. Da, wo es in seinem eigenen Ermessen lag, das heisst, in Angelegenheiten, über welche die Stadt Dübendorf autonom entscheiden konnte, orientierte sich Felix Zumbach umsichtig abwägend an Aufwand-/Nutzen-Überlegungen.

Seinem Nachfolger, dem neugewählten Ortschef Roland Grossenbacher, und dessen ebenfalls neuernanntem Ortschef-Stellvertreter, Marco Bonomo – beides qualifizierte und erfahrene Zivilschutzangehörige – konnte Dr. Felix Zumbach eine gut organisierte, fortschrittliche Zivilschutzorganisation übergeben.

Ganz verloren geht aber Felix Zumbach dem Zivilschutz Dübendorf nicht: als Stadtrat ist er Chef des zivilen Gemeindeführungsstabes.

Hubert G. Schmid



Nachdem das Dübendorfer Zentrum während Jahren baulich nur unbedeutend erneuert wurde, ist es gegenwärtig grossen Veränderungen unterworfen: Angefangen hat es mit der Überbauung Marktgasse, die eine erfreuliche Steigerung des Dübendorfer Konsum- und Dienstleistungsangebotes mit sich brachte. Der Anreiz, den Dübendorfer Franken im Ort auszugeben, ist gestiegen; die höchst erwünschte Belebung des Zentrums ist eingetreten, dies nicht zuletzt dank der guten Durchmischung von Geschäftslokalitäten und Wohnungen. Die Veränderungen haben dann mit dem Neubau der Zürcher Kantonalbank ihre Fortsetzung gefunden, und gegenwärtig werden anstelle des ehemaligen Restaurants Kreuz und der alten Metzgerei König die Filiale des Schweizerischen Bankvereins und der Neubau der Metzgerei König errichtet. Unsere Flugaufnahme, die im September 1987 gemacht wurde, belegt obige Veränderungen deutlich. Sie zeigt auch, dass zur baulichen Vervollständigung des neuen Dübendorfer Zentrums noch das Gegenüber der Kantonalbank und des Bankvereins fehlt. Bleibt zu hoffen übrig, dass die Realisierung des Stadthauses bald an die Hand genommen werden kann.

Erfolgreiche zweite Dübi-Mäss

Nach drei Jahren Unterbruch fand vom 30. April bis zum 3. Mai 1987 in der Eishalle die zweite Dübi-Mäss statt. Sie war als Frühlingsfest und Gewerbeschau mit dem Motto «s isch de Plausch» angekündigt. Zur Eröffnung sprach Werner Benz, Präsident des Organisationskomitees. Stadtpräsident Heinz Jauch, der Präsident des Bezirksgewerbeverbandes, Jakob Frei, und der Ehrenpräsident des Gewerbevereins Dübendorf, Bruno Geiler, zogen drei Messefahnen auf.

Das Messegelände war um eine Handwerkerhalle erweitert worden, die Mässbeiz bot

mehr Plätze an, und als zusätzliches Restaurant gab es einen Handwerkerstamm. Die ortsansässigen Detaillisten, Gewerbe- und Industrieunternehmen wollten die Leistungsfähigkeit ihrer Betriebe zeigen und bei gemütlichem Zusammensein Kontakt mit den Dübendorfern pflegen.

Die Dübi-Mäss war ein grosser Erfolg. Viel Lob ernteten die über 100 Aussteller für ihre schön aufgemachten Stände, für die beliebten Wettbewerbe und die Tombola. Auch die Stadt Dübendorf war vertreten. Sie informierte an ihrem Stand über das Kabelfernsehen, orientierte über den zeitlichen Ablauf der Renovierungsarbeiten und die



Der Präsident des Bezirksgewerbeverbandes, Jakob Frei, der Ehrenpräsident des Gewerbevereins Dübendorf, Bruno Geiler, und Stadtpräsident Heinz Jauch bei der Eröffnung der zweiten Dübi-Mäss (von links nach rechts).

Projektorganisation der Oberen Mühle. Auch über den geplanten Ortsbus konnte man Näheres erfahren, beispielsweise über die Erschliessung der Quartiere oder den möglichen Taktfahrplan.

Die Aussteller waren mit dem Besuch sehr zufrieden. 8500 Eintrittskarten wurden verkauft. Zählt man auch die Kinder unter 16 Jahren, die die Messe gratis besuchen konnten, und die Aussteller, so streiften insgesamt rund 15000 Leute durch die Messe.

Keine Kondukteure mehr auf der Glattallinie

Mit dem Fahrplanwechsel, der am 30. Mai 1987 stattfand, wurde das bisherige Kondukteursystem auf der Glattallinie abgeschafft. Die Billette der Zugbenützer werden nun

nicht mehr regelmässig kontrolliert. Inhaber von Mehrfahrtenkarten haben ihr Abonnement vor Antritt der Fahrt an einem orangefarbenen Automaten zu entwerten. Kontrolleure nehmen wie bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich stichprobenmässige Kontrollen vor; allfällige Schwarzfahrer haben eine saftige Gebühr zu entrichten. Jeder Zug wird weiterhin von einem Zugführer begleitet, der nicht nur für Abfertigungsaufgaben, sondern auch für die ebenso wichtigen Aufsichts- und Sicherheitsdienste zuständig ist.

Korpskommandant Ernst Wyler verabschiedet

Im Rahmen einer schlichten Feier verabschiedete der Stadtrat am 11. Juni 1987 den auf Ende 1986 zurückgetretenen Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtrup-



pen, Korpskommandant Ernst Wyler. Stadtpräsident Heinz Jauch überreichte dabei die Dübendorfer Wappenscheibe. Gleichzeitig gratulierte der Stadtrat Walter Dürig zu sei-

ner Ernennung zum Chef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. An dieser Feier nahmen auch die Direktion des Bundesamtes für Militärflugplätze und die beiden Kommandanten der Dübendorfer Offiziers- und Rekrutenschulen teil. Der nette Anlass bot gute Gelegenheit, die persönlichen Beziehungen zwischen der Gemeinde Dübendorf und den Spitzen der Fliegertruppen zu vertiefen.

15 000 Besucher an der Flug-Schiff-Modellschau

Das kalte, regnerische Maiwetter lockte über die diesjährigen Auffahrtstage mehr als 15 000 Besucher in die Eis- und Curlinghalle zum Besuch der zweiten Flug-Schiff-Modell-

schau. Die Ausstellung entpuppte sich als ein Mekka für Modellbaufreunde: Im Schiffmodellbau gibt es nichts, was es nicht gibt. Im eigens für Fahrdemonstrationen aufgestellten Wasserbassin mitten in der Eishalle waren die bis ins letzte Detail nachgebauten schwimmenden Kunstwerke zu bewundern. Sogar aus England kamen Modellbauer, die ihre tauchfähigen Unterseeboote vorführten. Die Besucher hatten ferner Gelegenheit, sich mit Modellbauartikeln und Werkzeugen einzudecken. Verschiedene Firmen stellten ihre Produkte aus; die Veranstaltung hatte aber keinen kommerziellen Charakter. Sie wurde von Idealisten für ein breites Publikum geschaffen und will dem Modellbau Freunde gewinnen.



Glänzende Kinderaugen sind bei diesem Flugzeugmodell nur verständlich.

Einweihung Föhrlibuck-Tunnel

Die SBB hätten den Föhrlibuck zwischen Wallisellen und Dübendorf entzweigeschnitten für die Linienführung der S-Bahn. Auf Vorschlag der beiden Gemeinden ist der Einschnitt nun auf einer Länge von rund 210 Metern überdeckt worden, um den Eingriff ins Landschaftsbild möglichst zu mildern. Der so entstandene Föhrlibuck-Tunnel wurde am 30. Juni 1987 eingeweiht.

Das Betonschalengewölbe des Tunnels wurde im Tagbau erstellt. Das Material für die Aufschüttung des Föhrlibucks um vier bis fünf Meter stammt ausnahmslos aus dem Ausbruch des S-Bahn-Zürichberg-Tunnels und beträgt rund 150 000 Kubikmeter. Über das Ausbruchsmaterial wurden 80 Zentimeter Unterboden und 30 Zentimeter Ackerkrume aufgeschüttet, so dass ein grosser Teil des Föhrlibucks landwirtschaftlich nutzbar wird.

Der Föhrlibuck, auf Walliseller Gemeindegebiet gelegen, liegt in der kommunalen Freihaltezone. Hans Rudolf Wachter, Chef der Kreisdirektion III bei den SBB, wies bei der Tunneleinweihungsfeier darauf hin, dass auf dem Föhrlibuck rund 6000 Sträucher und Bäume gepflanzt wurden. Mit Findlingen von Aushubarbeiten bei der N1 und bei der Föhrlibucküberdeckung ist zudem ein geologischer Lehrpfad angelegt worden. Der Föhrlibuck, so Wallisellens Gemeindepräsident Paul Remund, soll auch zu einem idealen Naherholungsgebiet werden. Es gibt aber auch Stimmen, die das bezweifeln in Anbetracht der verbauten Landschaft, der nahen Autobahn und der zahlreichen Militärflugzeuge, die über den Föhrlibuck Dübendorf anfliegen.

Der Abschnitt Föhrlibuck verbindet die beiden Viadukte Neugut und Weidenholz.

Neugestaltung der 1.-August-Feier

Der Verkehrs- und Verschönerungsverein Dübendorf (VVD) zeichnet seit Jahren für die Organisation der 1.-August-Feier verantwortlich. Am bewährten Organisationsschema mit traditioneller Feier im Eichstock (Ansprache, Bundesfeier und kleiner Festwirtschaft) wurde während Jahren festgehalten. Bei schlechtem Wetter wichen die Organisatoren in die Curlinghalle aus. Weshalb nicht einmal etwas Neues ausprobieren und den Abend für Feiern im Familien- oder Freundeskreis freihalten?

Einige Gemeinden machten mit einem 1.-August-Zmorge erfolgreiche Erfahrungen. Dies bewog Alfred Rutishauser, Präsident des VVD, die Frage nach einer möglichen Umstrukturierung unserer Bundesfeier zu überlegen: «Der Entschluss war bald einmal gefasst; auch wir müssen, um mit der Zeit zu gehen, den äusseren Rahmen unserer traditionsreichen Feiern immer wieder neu überdenken. Der VVD-Vorstand war von meiner Idee hell begeistert.» Rasch machte sich ein fünfköpfiges Organisationskomitee an die Arbeit, die vielen mit der Durchführung eines solchen Anlasses verbundenen Fragen zu lösen.

1. August 1987, morgens um halb acht: Das Festzelt auf dem Parkplatz neben dem Stadthaus steht bereit, ist aber noch sehr nüchtern. Mitglieder des Organisationskomitees und andere freiwillige Helfer und Helferinnen treffen sich, um die 600 Frühstücksteller liebevoll herzurichten, die Tische zu decken und das Zelt würdig für den bevorstehenden Anlass zu dekorieren.

Kaum sind die letzten Tassen am richtigen Ort und hat sich der feine Kaffeeduft im ganzen Festzelt verbreitet, kommen die neugierigen Gäste in grossen Scharen. Sie ge-



Stadtpräsident Heinz Jauch liess es sich nicht nehmen, als Helfer zu amten. Er freute sich, den Besuchern die Kaffeetassen nachzufüllen.

Das städtische Festzelt war zu klein. In aller Eile mussten zusätzliche Bänke und Tische aufgestellt werden. Das Publikum genoss sichtlich die neue Form der 1.-August-Feier.



niessen ihn sichtlich, den Zmorge im Festzelt, zusammen mit Freunden und Bekannten. Auch Stadtpräsident Heinz Jauch amtet als Helfer. Besonderen Spass bereitet ihm, den Besuchern die Kaffeetassen nachzufüllen: «Das Servieren macht mir grosse Freude; dieser 1.-August-Zmorge ist tatsächlich eine gute Idee. Ich kann mit vielen Leuten über diese oder jene Frage diskutieren.»

Was wäre eine Bundesfeier ohne Ansprache? Es gelang dem Organisationskomitee, Gemeinderat Hans Müller dafür zu gewinnen. Er äusserte sich zur aktuellen Asylpolitik des Bundes und nahm auch in seiner markanten Art und Weise Stellung zu gegenwärtigen lokalpolitischen Fragen: «Wir müssen von der Vergangenheit in die Gegenwart und von dieser Gegenwart in die Zukunft denken und entsprechend handeln; gerne hoffe ich, dass Dübendorf in den nächsten Jahren einen würdigen Vereinssaal, ein zweites Altersheim und ein Werk- und Feuerwehrgebäude erhält.»

Ein gemeinsames Konzert von Stadt- und Jugendmusik, das mit Schwung und Rasse vorgetragen wurde, erfreute die Besucher sehr. Der Jodelclub Schwyzerhüsli, die Fahenschwinger und Alphornbläser trugen mit ihren gekonnten Produktionen ebenfalls zum guten Gelingen der Bundesfeier 1987 bei.

Der nette Anlass bot aber auch ausreichend Gelegenheit, mit Bekannten und Freunden zu plaudern und über dieses oder jenes zu diskutieren; kurz gesagt, einander nahezu-kommen. Der Ruf, die Bundesfeier künftig in ähnlichem Rahmen durchzuführen, war unüberhörbar. Schön wäre es, wenn sich noch andere Dorfvereine aktiv daran beteiligen könnten. Der Versuch darf bestimmt als gelungen bezeichnet werden.

Tag der offenen Tür bei der Givaudan AG

Informationen über die Tätigkeit einzelner Firmen der Privatwirtschaft sind im allgemeinen spärlicher als über Sport oder Politik. Tage der offenen Tür sind deshalb bei der Bevölkerung sehr geschätzt. So auch bei der Givaudan AG, Dübendorf, die am 5. September 1987 Tür und Tor öffnete und Interessierte zu zwei ansprechend gestalteten Rundgängen einlud. Einige tausend Personen besuchten denn auch die Produktionsanlagen und Forschungslabors der Givaudan und gewannen dabei einen umfassenden Einblick in die grosse weite Welt der Aromen.

Eine alte Dübendorfer Firma

Die Givaudan ist seit ihrer Gründung durch Dr. Ulrich Corti im Jahre 1898 mit Dübendorf verbunden. Die Gesellschaft wurde als Flora AG gegründet und nannte sich später Esrolko AG. In den vierziger Jahren gehörte das Unternehmen zur Maggi AG, bis 1948 die Angehörigen der Familie Givaudan die Aktien zurückkauften. 1963 ging das Unternehmen an den Roche-Konzern über.

Die Firma zählt weltweit zu den führenden Herstellern von Aromen und Duftstoffen für die Nahrungs- und Genussmittelindustrie. 90 Prozent der Produktion werden exportiert. Von den 380 in Dübendorf beschäftigten Mitarbeitern – ein Drittel ist hier wohnhaft – wurden 1986 über 2000 Tonnen flüssige Aromen, Emulsionen, sprühgetrocknete Aromen sowie Pulvermischungen hergestellt.

Überall anzutreffende Aromen

Lebensmittelzusatzstoffe – dazu zählen Aromen und Farbstoffe – geraten immer wieder ins Kreuzfeuer der Kritik. Der Tag der offenen Tür bei der Givaudan vermochte denn auch verschiedenste Vorurteile aus dem Weg zu räumen. Der Fachmann versteht unter Aromen flüssige oder pulverförmige Konzentrate von Geruchs- und Geschmacksstoffen, die den Lebensmitteln einen angenehmen Geschmack verleihen. Er unterscheidet zwischen natürlichen Aromastoffen, die mit physikalischen Verfahren wie beispielsweise Destillation aus Naturprodukten gewonnen werden, und synthetischen Aromastoffen, die auf chemischem Weg hergestellt werden, aber mit den natürlichen Stoffen identisch sind. Schliesslich sind noch die künstlichen Aromastoffe aufzuführen, die ebenfalls

durch chemische Verfahren gewonnen, aber in der Natur nicht nachgewiesen werden.

Wie auf dem Rundgang verschiedentlich deutlich sichtbar wurde, wird bei Givaudan den Sicherheitsvorkehrungen und den Massnahmen zur Umweltschonung grosses Gewicht beigemessen. Eine gut eingespielte Alarmorganisation wurde aufgebaut, mit dem Feuerwehripikett der Stadt Dübendorf finden regelmässig Übungen statt.

Wie von den Givaudan-Vizedirektoren Dieter Bindschedler und Dr. Bernhard A. Gubler anlässlich einer Presseorientierung zu erfahren war, sei das Verhältnis zu den Dübendorfer Behörden gut und von gegenseitigem Vertrauen getragen. Leider liessen sich lästige Geruchsimmissionen trotz modernster Technik (Ozonbehandlung der Abluft) nicht ganz verhindern.



Einige tausend Personen besuchten am Tag der offenen Tür die Produktionsanlagen der Givaudan und erhielten dabei einen Einblick in die grosse weite Welt der Aromen.

Erste Dübendorfer Waldwoche

In einer Gemeinschaftsaktion versuchten Holzkorporation, Verkehrs- und Verschönerungsverein, Naturschutzverein und Quartierverein Gockhausen der Bevölkerung den Dübendorfer Wald näher zu bringen. Im Rahmen dieser ersten Waldwoche nahm Förster Markus Tanner gegen 50 Anmeldungen von Schulklassen zum Besuch der Ausstellung und zu einem kundigen Rundgang durch die Waldungen entgegen. Dabei versuchte er den Schülern zu erläutern, wie der Dübendorfer Wald gepflegt wird, welche Tiere und Pflanzen er beherbergt und welche wichtige Funktionen er als Wasserspeicher für die Bevölkerung erfüllt.

Am Nachmittag des 15. August 1987 hatte die Bevölkerung Gelegenheit, den gleichen Rundgang unter dem Motto «Wald erleben – kennenlernen – schützen» zu absolvieren. Das Interesse war höchst erfreulich.

Neben den Führungen im Wald stand in der Forsthütte eine Ausstellung des Kantonalen Oberforstamtes mit dem Titel «Der Wald – die grüne Lunge in Atemnot» zur freien Besichtigung offen.

Zudem nahm auch von der Forsthütte aus ein Rundgang zur individuellen Besichtigung seinen Anfang, der über die Problematik von Waldschäden orientierte. Anhand von Tafeln und markierten Bäumen wurden beispielsweise Schadbilder von wichtigen Baumarten anschaulich vor Augen geführt.



Daniel Winter bringt den Besuchern die Vogelwelt des Waldes näher; hier zeigt er verschiedene Behausungen.

**Jubiläumsveranstaltung
der Schweizerischen Bankgesellschaft**

1987 feierte die Schweizerische Bankgesellschaft ihr 125-Jahr-Jubiläum. Der Jubiläumsanlass der SBG Dübendorf stand unter dem Motto «Sport und Plausch». Hochstimmung herrschte am Nachmittag des 5. September, als die 227 Mädchen und Knaben zu dem vom Turnverein organisierten sportlichen Wettbewerb antraten. Hochstimmung war aber auch am Abend im prallvollen Festzelt, wo die «Piccadilly-Six» jung und alt begeisterten. Dazwischen die Ehrung der Sieger der verschiedenen Kategorien mit Medaillen, Rucksäcken und Pokalen. Wie die unzählig vielen bunten T-Shirts an der Siegerehrung bewiesen, kam niemand zu kurz, auch jene

nicht, die weniger glücklich gekämpft hatten. Sympathisch kurz waren die offiziellen Festansprachen des Leiters der SBG Dübendorf, Alfred Rutishauser, sowie des in Begleitung mehrerer Stadtratskollegen gekommenen Stadtpräsidenten Heinz Jauch. Beide zeigten ihre helle Freude am Anlass. Der Bankchef, weil seine Idee vom Jugend-Plauschtag und dem Fest mit den Einheitspreisen für Getränke und Essen von 125 Rappen offensichtlich sehr gut ankam, der Stadtpräsident, weil er ob der Anwesenheit so vieler Jugendlicher sichtlich den Plausch hatte.

Nach dem Auftritt von Stimmungsmacher Nöggi unterhielt schliesslich das «Magic-Quintett» die unermüdlichen Tänzer bis weit nach Mitternacht.



Aus unserer Privatwirtschaft

Ab 1990 dauert die Fahrzeit mit der S-Bahn vom Bahnhof Stettbach nach Zürich-Hauptbahnhof nur noch knapp fünf Minuten. Damit wird Dübendorf noch stärker zur City rücken. Aber auch mit dem Auto ist unsere Glattalgemeinde verkehrsmässig gut erschlossen: Der Flughafen Kloten ist über die Autobahn binnen weniger Minuten zu erreichen. Kein Wunder also, dass der Baudruck im Industriegebiet Hochbord gross ist und die Bodenpreise entsprechend steigen. Im Verlaufe der letzten drei Jahre wurde eine Vervielfachung der Landpreise beobachtet.

Die günstige Lage Dübendorfs und die noch vorhandenen Baulandreserven haben verschiedenste Firmen bewogen, ihr Domizil nach Dübendorf zu verlegen. Erfreulich ist dabei, dass sich kein eigentlicher Grossbetrieb niedergelassen hat. Die vielen, branchenmässig gut durchmischten Klein- und Mittelbetriebe offerieren denn auch für zahlreiche Dübendorfer attraktive Arbeitsplätze und gute Verdienstmöglichkeiten am Ort. Zudem beschäftigen die Dübendorfer Handels-, Gewerbe- und Industriefirmen Arbeitnehmer aus der ganzen Region; Dübendorf verfügt als eigentliche Agglomerationsgemeinde auch über Zupendler.

Jahr für Jahr lädt die Heimatbuch-Kommission die Dübendorfer Firmen ein, aktuelle Mitteilungen in Form eines Kurzberichtes zu verfassen. Gerne stellen wir dafür entsprechenden Raum zur Verfügung, lässt sich doch damit auch mehr Verständnis für die wichtigen Aufgaben unserer Wirtschaft wecken.

Advico AG Werbeagentur BSW

Die Advico AG in Gockhausen kann wiederum auf ein gesundes Wachstum zurückblicken: Die von ihr betreuten Kundenbudgets

stiegen im 1986 von 70,5 auf 74,2 Millionen Franken. In diesem Jahr dürfte die 80-Millionen-Grenze erreicht werden, was für die letzten fünf Jahre eine Umsatzzunahme von 30 Prozent bedeutet.

Werbetreibende beanspruchen in wachsendem Masse Leistungen, die über den Bereich der klassischen Werbung hinausgehen. Advico ist überzeugt, dass die Entwicklung in der Werbebranche immer mehr zu einer integrierten Kommunikation führt, die ein umfassendes Denken und Handeln verlangt. Unsere Agentur will dazu die entsprechende Infrastruktur bereitstellen.

Sie hat am 1. Juni 1987 die Promovico AG, Leitung Jörg Rindlisbacher, gegründet, in der Spezialisten für die Bereiche Promotionen, Sponsoring, Direct Marketing usw. tätig sind. An der in Zug neu eröffneten Agentur für «Public Relations und Marketing Kommunikation» von Dr. P. Knobel hält Advico zudem eine 40prozentige Beteiligung. Eine Beteiligung besteht seit Anfang 1987 auch an der Werbeagentur Schumacher & Partner, Zürich.

Die Advico fühlt sich gut gerüstet, um ihren Platz unter den drei grossen Agenturen der Schweiz behaupten und sogar ausbauen zu können.

J. Bosshard AG

Das 1945 durch Jacques Bosshard, Lausanne, gegründete Unternehmen ist eine Vertriebs- und Serviceorganisation in den Bereichen Zeitdiensttechnik, Audio-Telekommunikation und Fahrzeuggeräte. Als Tochtergesellschaft der Uhrenfabrik W. Moser-Baer AG, Sumiswald, konnte sich J. Bosshard AG – dank der langjährigen Er-

fahrung – zum führenden Unternehmen für elektrische Uhren-, Zeiterfassungs- und Akustikanlagen entwickeln.

Im Juli 1986 übernahm Felix Wädensweiler die Geschäftsleitung der Dübendorfer Geschäftsstelle mit dem Ziel, die Geschäftsaktivitäten auszubauen: Schon heute werden in Dübendorf zehn Mitarbeiter mehr beschäftigt als ein Jahr zuvor. Derzeit beschäftigt die J. Bosshard AG insgesamt 36 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Neue Vertriebszweige wie Zeiterfassung im PC-Verbund, Datenerfassungsgeräte (Bordcomputer) im Nutzfahrzeugbereich und Mobil-Funk sind bereits erfolgreich im Markt eingeführt.

Dieser erfreuliche Geschäftsgang veranlasste den Verwaltungsrat der J. Bosshard AG, den Firmensitz auf Anfang 1988 von Lausanne nach Dübendorf zu verlegen und dem amtierenden Geschäftsleiter die Gesamtverantwortung zu übertragen.

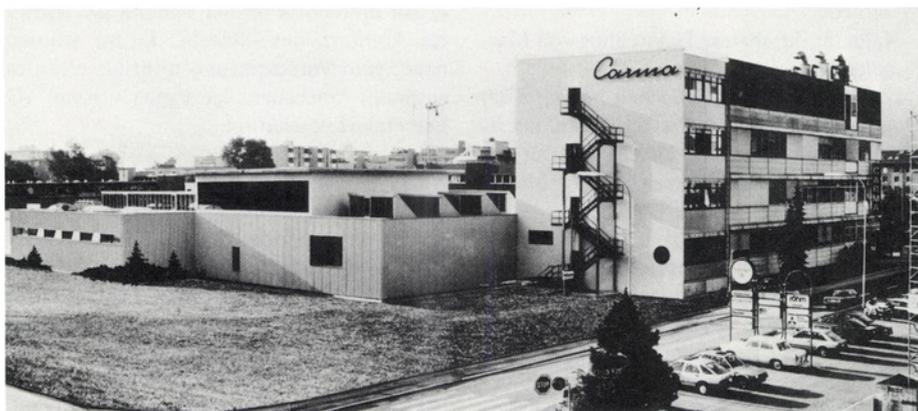
Carma AG Dübendorf

3. Bauetappe an der Ringstrasse

Seit der Inbetriebnahme der ersten Neubauetappe an der Ringstrasse sind 16 Jahre verflossen. Obwohl grosszügig geplant und ausgeführt, erfolgte 1981 eine erste Erweiterung. Als zweite Neubauetappe wurde ein klimatisiertes Lagerhaus mit Kommissionierungseinrichtung erstellt. Durch eine erfreuliche Entwicklung zeichneten sich bereits 1985 erneut in verschiedenen Bereichen räumliche Engpässe ab. Aufgrund einer langfristigen Absatzplanung entschloss sich zu diesem Zeitpunkt die Geschäftsleitung, eine dritte Bauetappe in die Wege zu leiten.

Es galt vorerst, die mit einem Neubau zu erreichenden Ziele zu fixieren:

- Die Fläche der Spedition sollte verdoppelt werden, damit die zunehmenden Exportaufträge rationell bearbeitet werden können.



Mit einem grösseren Erweiterungsbau an der Ringstrasse liessen sich die räumlichen Engpässe bei der Carma AG beheben. Die Erweiterungsbauten wurden im Verlaufe des Oktobers 1987 in Betrieb genommen.

- Für die Schokoladenabteilung sind zusätzliche Arbeitsräume zu schaffen.
- Empfindliche Fertigprodukte und frische Früchte sollen in Kühlabteilen und Tiefgefrierräumen gelagert werden können.
- Dringend wird der Einbau einer Container- und einer grösseren Gebindewaschanlage.
- Im Keller sollen bei optimalen Verhältnissen grössere Mengen von Rohstoffen gelagert werden können.
- Für die in den kommenden Jahren erwartete Produktionszunahme ist eine Reserve zu schaffen.

Das Bauvolumen umfasste gemäss Vorprojekt:

- Hochbautrakt mit drei Geschossen als Erweiterung der Schokoladenproduktion und der Dampferzeugung im Untergeschoss.
- Shedhalle mit Lager- und Kühlräumen im Keller, Speditionserweiterung mit gedeckter Verloaderampe sowie Waschanlage für Gebinde.
- Halle für die spätere Herstellung von Marmeladen.

Das Total der Gebäudeflächen beträgt 3700 Quadratmeter, der umbaute Raum macht 20 700 Kubikmeter aus. Die Kosten für die dritte Bauetappe belaufen sich auf 7,5 Millionen Franken.

Fabrikbauten mit komplizierten Einrichtungen und hohen Anforderungen an Energie- und Klimaanlage benötigen entsprechend viel Zeit für Planung und Ausführung. Dank eines bereits bestehenden Gesamtüberbauungsplanes und einer guten Zusammenarbeit zwischen der Baukommission der Carma AG und dem Architekten gelang es, das Baugesuch noch vor Ende 1985 einzureichen. Der definitive Entscheid für die Ausführung des Projektes erfolgte dann im April 1986.

Im Mai 1986 wurden auf dem Baugelände die ersten Vorbereitungen getroffen, und bereits im Juni folgten die Grundwasserabsenkung, Kanalisationsarbeiten und der Aushub der Baugrube. Vor Wintereinbruch waren alle Kellerteile betoniert. Mitte Dezember 1986 erreichte die Stahlmontage ihren höchsten Punkt am Hochbau. Zu diesem Zeitpunkt waren auch die Sheddächer fertig montiert. Ab Februar begannen im Innern die Montagearbeiten der Sanitäre, Klimatechniker, Kühlraumspezialisten, Elektriker und Heizungsmonteuere. Anschliessend erfolgte die Fertigstellung der verschiedenen Bodenbeläge in Lager- und Produktionsräumen. Ende August konnte mit den Umgebungsarbeiten begonnen werden.

Der Abschluss der dritten Bauetappe wird Ende Oktober 1987 mit einem Personalfest verbunden. Hierzu werden auch die Familien der Carma-Mitarbeiter eingeladen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Räumlichkeiten erhält die Fabrik an der Ringstrasse wieder ein komfortables «Kleid». Damit wurden neue, gute Voraussetzungen für ein weiteres gesundes Wachstum der Firma Carma AG Dübendorf geschaffen.

Nicht nur bei den Bauten, sondern auch in der Geschäftsleitung fanden Veränderungen statt. Am 1. Januar 1987 trat Alfred Hübscher altershalber aus der Geschäftsleitung zurück, ist aber nach wie vor Delegierter des Verwaltungsrates. Nachfolger ist Urs Brunner, Direktor (Vorsitzender der Geschäftsleitung). Die neue Geschäftsleitung der Carma AG Dübendorf setzt sich somit aus folgenden Herren zusammen: Urs Brunner, Direktor Marketing und Vorsitzender der Geschäftsleitung, Curt Forster, Direktor Produktion, und Fritz Ryser, Direktor Finanzen.

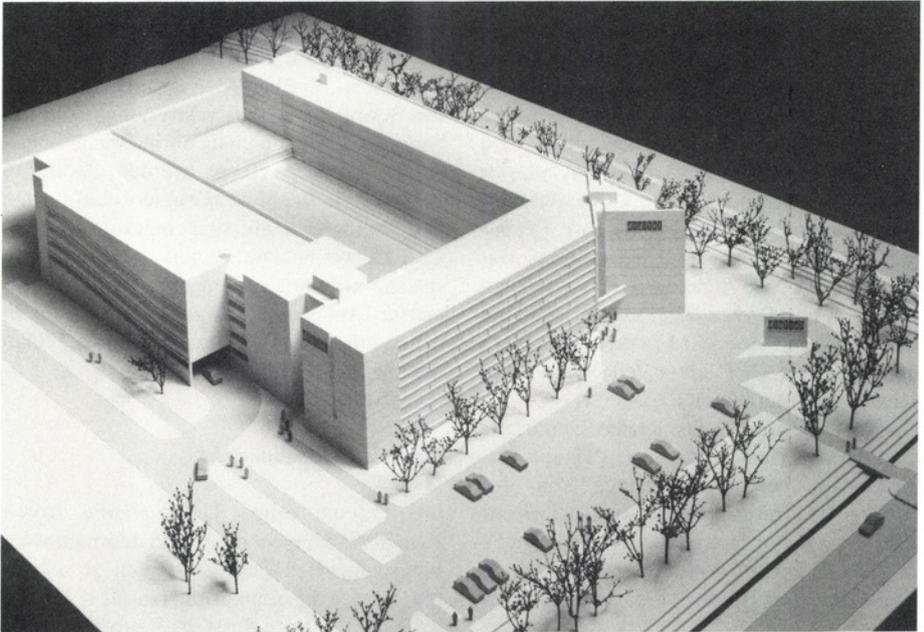
Digital Equipment Corporation AG (DEC)

Die lokalen Verhältnisse sprengt praktisch alles: die Anzahl von rund 600 Arbeitsplätzen, ein Parkhaus für 300 Fahrzeuge und vor allem die Bausumme. Mit 100 Millionen Franken Gesamtinvestitionen rechnet die Digital Equipment Corporation (DEC) bei ihrem Neubau an der Überlandstrasse in Dübendorf. Der Spatenstich zum schnörkellos sachlich gehaltenen Gebäude erfolgte am 3. September 1987, bezugsbereit sollte es im Frühsommer 1989 sein.

Treffend sagte es Stadtpräsident Heinz Jauch, was es für seine Stadt bedeutet, dass die DEC ihren Schweizer Hauptsitz von Kloten nach Dübendorf verlegt: «In einer Gemeinde mit 21 000 Einwohnern gibt es in einem Jahr zahlreiche Spatenstiche. In der

Regel finden diese ohne Stadtratsbeteiligung statt. Die Digital macht eine Ausnahme. Und welche Bedeutung wir ihr beimessen, zeigt sich daran, dass gleich zwei Drittel des Stadtrates an diesem Spatenstich anwesend sind.»

Seinem Grusswort war auch zu entnehmen, dass die «Züglete» der DEC nicht ohne Schwierigkeiten abliefe; bei einem Bau solcher Grössenordnung hätte Gegenteiliges auch überrascht. 30 000 Quadratmeter Grundstücksfläche waren in der Nähe des Flughafens zu finden. Als die DEC das Land kaufte, ging man noch davon aus, dass die Kläranlage Mittleres Glattal gebaut würde. Das Projekt zerschlug sich jedoch, nun bleibt die Dübendorfer Kläranlage gleich auf der andern Strassenseite des DEC-Gebäudes bestehen. Nach dem negativen Kläranlagen-



Entscheid gerieten die Baupläne noch einmal ins Stocken. Schliesslich entschied man sich zum Bau und versucht, allfälligen Geruchsproblemen mit zwei Hauptmassnahmen zu begegnen: Jene Gebäudefront, die sich gegen die Kläranlage ausrichtet, ist die des Parkhauses. Und die Stadt Dübendorf will alles daran setzen, ihre Kläranlage auf den modernsten Stand zu bringen.

Das grösste Bauvorhaben

Heinz Jauch erinnerte daran, dass der Bau des neuen Schweizer DEC-Hauptsitzes das grösste Bauvorhaben sei, das in Dübendorf je in einer Etappe realisiert wurde. Was überhaupt bewog die DEC zum Umzug? Generaldirektor Hans Wolfgang Dirkmann erklärte dazu: «Wir wollen die zurzeit auf verschiedene Gemeinden im Raum Kloten/Glattbrugg verteilten zentralen Funktionen wieder unter einem Dach zusammenführen.» Die DEC Schweiz, zu 100 Prozent im Besitz des 1957 gegründeten amerikanischen Mutterhauses, ist in den letzten Jahren weit über dem Branchendurchschnitt gewachsen. Am Ende des Geschäftsjahres 1984, das mit der Mitte des Kalenderjahres zusammenfällt, hatte man noch 490 Angestellte. Am Tag des Spatenstichs, also gut drei Jahre später, waren es genau 956. Auch der Umsatz verdoppelte sich im gleichen Zeitraum beinahe auf 382 Millionen Schweizer Franken. Damit befindet sich die DEC unter den 200 grössten Schweizer Unternehmen.

Diesem Wachstum in den letzten Jahren trug man bei der Planung des neuen Hauptsitzes vorsorglich bereits Rechnung: Von den 30 000 Quadratmetern Grundstücksfläche wird vorerst nur knapp die Hälfte genutzt. Das Gebäude ist so konzipiert, dass es später noch um die Hälfte vergrössert werden könnte.

25 Jahre EMPA Dübendorf

Vor 25 Jahren hat die EMPA ihre Neubauten in Dübendorf bezogen. Die Gebäude an der Leonhardstrasse in Zürich waren alt – zum Teil baufällige ehemalige Wohnhäuser – und auf zwanzig Liegenschaften verteilt. Sogar in Kellern und Dachstöcken wurde gearbeitet. An der Überlandstrasse in Dübendorf konnte damals ein gut geeignetes Grundstück gefunden werden, auf dem für rund 70 Millionen Franken grosszügige und auf rationelle Arbeitsabläufe ausgerichtete Bauten erstellt wurden. Dies schuf die Grundlage für eine interessante, blühende Prüftätigkeit mit kontinuierlicher Ausweitung auf wichtigen Gebieten wie Umweltschutz, Bauphysik, Untersuchungen bei der Entwicklung neuer Materialien usw.

Diese Erweiterungen haben allerdings auch ihren Preis: Obwohl die Grundkonzeption der damaligen Bauten sich sehr bewährt hat, herrscht an verschiedenen Orten heute Enge. Ein Beispiel: Der Luftbedarf des grossen Laborgebäudes war damals für 40 000 m³/h ausgelegt worden. Heute werden zusätzlich 60 000 m³/h benötigt. Grössere Luftkanäle und Ventilatoren mussten eingebaut werden. Und da wir heutzutage mit der Energie so sparsam wie möglich umgehen, wird in raffinierten Anlagen die angesaugte Luft durch die Abluft erwärmt. Diese Anlagen befinden sich in den sichtbaren Aufbauten des Laborgebäudes.

Givaudan Dübendorf AG

International tätige Unternehmen hatten auch im vergangenen Jahr mit enormen währungspolitischen Schwierigkeiten zu kämpfen, welche die Konkurrenzfähigkeit auf vielen Märkten beeinflussten. Betroffen waren

insbesondere Firmen, die, wie die Givaudan, ihre Sitze in Ländern mit harter Währung haben. Besonders krass war der Zerfall des Dollars, dessen Wert innerhalb von 12 Monaten um weitere 28 Prozent abnahm. Erfreulich ist deshalb die Feststellung, dass die Givaudan in lokaler Währung und mengenmässig praktisch in allen Filialen zulegen konnte. Unsere Marktpositionen konnten dadurch gehalten und in vielen Fällen sogar verbessert werden. Dies gilt insbesondere für die Aromendivision, deren Umsätze mengenmässig erheblich zugenommen haben.

Sehr gute Verkäufe wurden nicht nur in Westeuropa, sondern auch in Nordamerika realisiert, wo es uns gelang, die Basis signifikant zu stärken. In Lateinamerika konnte die Position konsolidiert, in Japan verbessert werden.

Unsere kontinuierlichen Marktanstrengungen zielten auf eine stärkere Marktdurchdringung und vor allem auf verbesserte Kontakte mit internationalen und wichtigen nationalen Kunden ab. Grundlage für die weitere erfreuliche Entwicklung bilden eine technisch hervorragende Unterstützung sowie fundierte Produktkonzepte.

In Dübendorf wurden im vergangenen Jahr einige Projekte realisiert, welche Effizienz und Kapazität verbessern. So konnte die Erweiterung des Maillard-Gebäudes abgeschlossen werden. Dadurch kann der Engpass bei der Herstellung natürlicher Aromen behoben werden. Da die Maillard-Reaktion starke Geruchsemissionen entwickelt, wird die Abluft speziell behandelt.

Die Lagerung pulverförmiger Aromen wird durch Sauerstoff, Feuchtigkeit und Flüchtigkeit der Aromen selber erschwert. Dank einer neuartigen Verpackungsweise kann nun die Haltbarkeit erheblich verbessert werden.

Im Frühjahr 1986 feierte Rudolf Schwarz ein Dienstjubiläum seltener Art: Vor 50 Jahren, am 6. April 1936, war er mit gut 14 Jahren in die damalige Flora eingetreten. Er wuchs als Zweitältester von zehn Kindern auf dem elterlichen Bauernhof im Wil, unmittelbar neben der Kirche, auf. Während vielen Jahren arbeitete er in der Packerei. 1948 wechselte er in die Aromenabteilung, welche nebst der Manipulation auch die Naturstoffe und Destillationen umfasste. Am grossen Aufschwung dieses Fabrikationszweiges wirkte Rudolf Schwarz tatkräftig mit.

Hasler AG

Hasler-Zeag AG

Ernst Jost AG

Die in der Kommunikations-, Automations- und Sicherheitstechnik tätige Berner Firma Hasler AG hat im Dübendorfer Industriegebiet Schörlü ein neues Regionalzentrum für den Grossraum Zürich sowie die weitere Ostschweiz eröffnet. Hasler will damit, seiner verstärkten Präsenz auf dem Markt der Privatunternehmen und der öffentlichen Verwaltung entsprechend, die «Kundennähe» entscheidend verbessern. Dieser Strategie folgend, hat Hasler bereits vor einem halben Jahr ein ähnliches Zentrum in Bern errichtet und wird in weniger als einem halben Jahr ein Regionalzentrum gleicher Art in Lausanne eröffnen.

Der enge Kontakt zu den Kunden, gewährleistet durch ein enges Netz von Service-, Schulungs- und Beratungszentren, sei in der Vergangenheit nicht eben die Stärke der schweizerischen Telekommunikationsindustrie gewesen, erklärte der Leiter der Bereiche Inhouse-Kommunikation und Sicherheit der Hasler AG, René Brüderlin. Dies sei

allerdings verständlich, da bis vor wenigen Jahren die Fernmeldeindustrie unseres Landes völlig auf ihren Hauptkunden PTT fixiert gewesen sei und beispielsweise Hasler weiterhin – freilich zu Unrecht – immer noch als «Telefonlieferant der PTT» gelte. Man habe so lange wenig Veranlassung gehabt, sich um den eigentlichen Benützer zu kümmern, als man sich auf die von der PTT erlassenen detaillierten Pflichtenhefte habe stützen können, meinte Brüderlin, der im weiteren auf die zunehmende Bedeutung der firmeninternen Informationsübermittlung hinwies. Nach seinen Worten ist auf diesem Gebiet zwar nicht alles technisch Machbare auch sinnvoll, aber auch nicht alles Wünschbare bereits technisch realisiert.

In den beiden von Architekt Julian Schleutermann projektierten grossen Baukörpern sind neben den Hasler-Bereichen Inhouse-Kommunikation und Sicherheit (letzterer stellt unter anderem Brandmeldeanlagen und Überwachungssysteme her) auch die Tochtergesellschaften der Hasler AG, die mit der Entwicklung von Verkehrssystemen beschäftigte Hasler-Zeag AG sowie die in der Bürokommunikation tätige Ernst Jost AG untergebracht.

An einem Tag der offenen Tür, der am 26. Mai 1987 durchgeführt wurde, hatte die Dübendorfer Bevölkerung Gelegenheit, das neue Regionalzentrum zu besichtigen.

Hypramag AG

Die Hypramag AG verlegte 1987 ihren Geschäftssitz von Zürich nach Dübendorf. In einem modernen Gewerbehau an der Sonentalstrasse bezog sie die grossen, hellen Industrie- und Büroräume im Erdgeschoss. Mit diesem Umzug konnte endlich der Fabrikationsbetrieb in Dietlikon mit den Büros

(Geschäftsleitung, Verkauf und Projektierung) unter einem Dach vereint werden. Gleichzeitig erfolgte damit eine Anpassung der Räumlichkeiten an die geschäftlichen Erfordernisse.

Seit einiger Zeit nahm die Zahl der Aufträge für Sonderhydraulikanlagen, insbesondere Grossanlagen, wesentlich zu. Das bedeutete, dass im Fertigungsbereich mehr Raum vorhanden sein musste. Vor allem grössere Raumhöhen (für Krananlagen) sowie grössere Montageplätze und Tore waren erforderlich, und dementsprechend mussten auch die Spritzkabine und der Hydraulikprüfstand angepasst werden.

Neben Hydraulikanlagen und Aggregaten werden im Fabrikationsbetrieb der Hypramag Hydraulikzylinder, Ölfiltergeräte, Druckmessgeräte und die immer mehr gefragten Blocksteuerungen hergestellt.

Die Hypramag AG vertritt, abgesehen von ihren eigenen Produkten der Marke «Hypra-Norm», ein umfassendes, fortschrittliches Produkteprogramm namhafter Hersteller im Bereich der Hydraulik, Pneumatik, Antriebs- und Messtechnik sowie Pressen und Rundschaltschleichen aus Europa und den USA. Zur Fabrikation und zum Verkauf gesellen sich noch die bewährten Hypramag-Dienstleistungen wie Planung, Beratung, Projektierung, Montage- und Service-Equipen, Inbetriebnahmen, Reparaturdienst und Schulung.

Leitgeb AG

Die Dätwyler Holding AG in Altdorf hat am 1. September 1987 das gesamte Aktienkapital der Firma Leitgeb AG in Dübendorf übernommen. Wie die Dätwyler Holding AG bekanntgab, bleibt die Firma Leitgeb juristisch selbständig und wird durch die be-

stehende Geschäftsleitung weitergeführt. Die Firma Leitgeb wurde 1969 durch Dietmar Leitgeb gegründet und hat sich laut Dätwyler seither zu einer der bedeutendsten schweizerischen Handelsfirmen auf dem Gebiet der elektromechanischen und elektronischen Bauteile entwickelt. Leitgeb beschäftigt gegenwärtig 40 Mitarbeiter und vertritt die schwedische Firma Rifa, eine Tochtergesellschaft des Ericsson-Konzerns.

Maag Technic AG Dübendorf

Das 1975 erstellte Betriebsgebäude ist schon seit längerer Zeit zu klein. Während das Bürogebäude vor einigen Jahren den stark gestiegenen Raumbedürfnissen angepasst wurde und eine Tiefgarage mit fast 50 Plätzen auch erlaubt, zusammen mit den bestehenden Parkplätzen beim Gebäude jedem Mitarbeiter einen Platz zur Verfügung zu stellen, sind die Lager- und Fabrikationsräume seit der Erstellung nicht mehr erweitert worden. Seit längerer Zeit behilft man sich mit zugemieteten Aussenlagern in Wallisellen und Dübendorf. Diese Lagerhaltung bedingt ein mehrmaliges tägliches Anfahren mit Lastwagen, das neben Kosten auch zusätzliche Verkehrsimmissionen bringt.

Zurzeit liegt ein Projekt vor, das einen architektonisch sauber gestalteten Anbau an den bestehenden Baukörper ermöglicht: Es beinhaltet viele Verbesserungen. Neben der Schaffung von genügend Lagerraum – Aussenlager werden keine mehr nötig sein – soll auch ein grosser Teil der oberirdischen Parkplätze in einer zusätzlichen Tiefgarage untergebracht werden. Der restliche Teil der Parkplätze wird in eine Grünanlage eingebettet. Dies ist eine wesentliche Vergrösserung der Freifläche, die zusätzliches Grün in unsere

Industriezone bringt. Der Neubau sieht eine abgeschlossene Verladehalle für Lastwagen vor, so dass keine Geruchs- und Lärmimmissionen nach aussen dringen. Den Kern des Baues bildet ein hochmodernes EDV-gestütztes Hochregallager, das eine maximale Ausnützung des Bauvolumens ermöglicht. Sobald die Genehmigung der Behörde für den privaten Gestaltungsplan vorliegt, wird mit der Detailplanung begonnen.

Der Verwaltungsrat des Unternehmens beförderte die langjährigen Mitglieder der Geschäftsleitung Peter Flubacher und Alfred Gubler zu Direktoren und übertrug ihnen die gemeinsame Verantwortung für die Unternehmensleitung. Damit wurde die Lücke, die 1986 durch den unerwarteten Tod des früheren Geschäftsleiters, Dr. Heinrich Müller, entstanden war, geschlossen.

MBA Maschinen- und Bahnbedarf AG

Die MBA erhielt von den Schweizerischen Bundesbahnen unter anderem den Auftrag zur Lieferung von zwei schweren Orenstein & Koppel-Verkehrs-Rolltreppen (Typ RT-HD 100/30°), die in der neuen S-Bahn-Station Stettbach montiert werden. Die beiden O & K-Rolltreppen dienen dem Personentransport vom Perrongeschoss an die Erdoberfläche zur überdeckten Tram- und Busstation und umgekehrt. Die Förderleistung beträgt in der Stunde maximal 9000 Personen. Es gilt eine Stockwerkshöhe von 7,68 Metern zu überwinden. Die Gesamtlänge der Rolltreppen beträgt 18,84 Meter, die Stufenbreite einen Meter und das Gesamtgewicht 13,5 Tonnen. Mit der Montage kann voraussichtlich im Frühjahr 1988 begonnen werden. Die Inbetriebnahme ist auf den 1. Mai 1989 vorgesehen.

Oertli AG

Die Oertli AG Dübendorf vergab an die IKA-Termoheat-Gruppe in Istanbul eine Lizenz für die Herstellung und den Vertrieb des gesamten Oertli-Gasbrenner-Programmes für die Türkei. Damit schufen Oertli und ihr türkischer Partner die vertraglichen Voraussetzungen für eine Beteiligung an dem ab September 1987 laufenden Umstellungsprogramm von Kohle- und Öl- auf Gasfeuerungen. Diese Umstellarbeiten werden von der türkischen Regierung stark gefördert. Die ersten Erzeugnisse aus der Lizenzfertigung sollen Mitte 1988 auf den Markt gebracht werden.

Im Januar 1987 übernahm Jakob Schwab, eidg. dipl. Verkaufsleiter, als Direktionspräsident die Leitung der Oertli AG, Dübendorf. Der bisherige Vorsitzende der Geschäftsleitung, Heinz Rüegg, Dipl.-Ing. ETH/MBA, bleibt Delegierter des Verwaltungsrates.

Otto Rupf AG

Im Zusammenhang mit dem Neu- und Erweiterungsbau, welchen das Baukonsortium Stettbacherhof auf der heutigen Liegenschaft Zürichstrasse 127 bis 131 realisieren wird, plant die Firma Otto Rupf AG einen Umbau ihrer Betriebsräumlichkeiten.

Mit Baubeginn am 15. Februar 1988 werden die bisherigen Verkaufsräumlichkeiten stark vergrössert und attraktiver gestaltet. Damit soll dem Kundenbedürfnis, eine breite Auswahl verschiedener Ford-Modelle in angenehmer Atmosphäre genau unter die Lupe nehmen zu können, besser entsprochen werden. Die Occasions-Ausstellung wird ebenfalls neu gestaltet. Damit will man dem im-

mer stärker werdenden Trend zum Kauf von qualitativ hochstehenden Occasionsfahrzeugen Rechnung tragen.

Ein ebenso wichtiger Aspekt bei der Betriebsneuplanung ist der interne Arbeitsablauf. Um den Kunden einen schnellen und umfassenden Service für ihre Autos liefern zu können, bedarf es eines optimalen Arbeitsablaufes zwischen allen beteiligten innerbetrieblichen Stellen wie etwa Werkstatt, Lager oder Spenglerei und Malerei. Eine Standortoptimierung zielt letztlich auch nur darauf ab, den Kunden eine bessere und rationellere Dienstleistung bieten zu können. Die Bauherrschaft setzt alles daran, dass der Neubau auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Bahnhofes Stettbach fertiggestellt sein wird. Insbesondere wird jedoch darauf geachtet, dass den Kunden der Otto Rupf AG in keiner Bauphase Unannehmlichkeiten entstehen werden. Alle Dienstleistungen am und rund ums Auto werden jederzeit zuverlässig ausgeführt werden können.

Pfander AG

Die Mobilität ist eine wesentliche Stütze unserer Gesellschaft und Wirtschaft, der Transport von Menschen und Gütern ist daher eine (fast) unbestrittene Lebensnotwendigkeit.

Unsere überlastete Umwelt verlangt nun aber kurzfristig nach neuen und anderen Antriebsarten und Transportformen zur Umweltentlastung und zur Energiebeschaffung aus einheimischen und erneuerbaren Ressourcen. So hat die Pfander AG 1987 aus ihrem angestammten Elektrofahrzeugsortiment heraus eine Reihe von neuen Solar- und Elektromobilen entwickelt:

Einen Elektro-Personenzug zum Transport von 61 Personen über 130 Kilometer pro Tag

mit einem Zugwagen und drei in seiner Spur laufenden Anhängern.

Ein Solarfahrzeug mit zwei Sitzplätzen und einer Geschwindigkeit von 85 km/h. Es produziert seinen Fahrstrom selbst mit seinen Solarzellen. An der diesjährigen Tour de Sol hat die Pfander AG mit diesem Fahrzeug den 7. Rang in der Kategorie der Serien-Solarfahrzeuge belegt.

Eine Modellreihe von schnellaufenden Elektrofahrzeugen zum Ersatz von Verbrennungs-Motorfahrzeugen, bestehend aus einem vierplätzigem Personenwagen, einem Lieferwagen mit Ladebrücke und einem Kleinbus mit sieben Plätzen. Ausser dass sie als leise und abgasfreie Elektro- oder Solarfahrzeuge angeschrieben sind, fallen diese Mobile im Strassenverkehr gar nicht auf; sie halten in der Stadt und über Land ganz normal mit, sie dürfen auch auf der Autobahn fahren, ihre Spitzengeschwindigkeit beträgt bis 90 km/h. Die Reichweite pro Batterieladung beträgt bis 80 km, mit dem bordeigenen Ladegerät kann an jeder 220-Volt-Steckdose

pro Stunde ungefähr 10 km Fahrautonomie nachgetankt werden.

Die Pfander AG freut sich über ihre beiden gesunden Branchen, den Anhänger- und den Fahrzeugbau, vor allem aber über das rasch wachsende Potential bei den Elektro- und Solarfahrzeugen.

Agfa-Gevaert AG

Die Agfa-Gevaert AG blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 1986 zurück, in dessen Verlauf der Umsatz um 10 Prozent auf 115 Mio. Franken stieg. Dabei haben alle Geschäftssparten zum guten Resultat, dessen Höhe allerdings nicht mehr bekanntgegeben wurde, beigetragen, wie Agfa-Gevaert, eine Tochterfirma des deutschen Chemie-Konzerns Bayer AG, meldete. Agfa-Gevaert stellt unter anderem Produkte für die graphische Industrie, den Photo- und Videosektor sowie Mikrofilme her und beschäftigt in der Schweiz 240 Mitarbeiter.



Zwei schnellfahrende Pfander-Elektrofahrzeuge der neuen Modellreihe «leise und abgasfrei».

Sport-Chronik

25 Jahre Mädchenriege Dübendorf

Es sind 25 Jahre vergangen, seit ein bescheidenes Inserat im «Amtlichen Anzeiger» erstmals in Dübendorf junge Mädchen zum Turnen aufrief. Diese Wegmarke unserer Vereinsgeschichte durfte nicht unbemerkt passiert werden. Dieses Ereignis wurde denn auch im Kreise aller Mädchen, mit Eltern, Freunden, Delegierten der Behörden und anderer Turnvereine in der Sporthalle Stägenbuck gebührend gefeiert.

Im Zentrum der Feierlichkeiten stand die würdige Entrollung einer eigenen, von den Eltern gestifteten Standarte. Die Mädchen vermittelten unter sachkundiger Leitung einen interessanten Querschnitt durch das vielseitige Turnprogramm. Die Gründungsmitglieder Rita Meier und Susi Dudli sowie die ehemaligen Leiterinnen Margrit Vogt-Gull, Ursula Christen-Kriesi, Annerös Mor-Dreyer, Lilo Salimbeni, Heidi Widmer, Regina Wettenschwiler-Dudli und Gerda Mock wurden für ihre Verdienste geehrt. Da das Jubiläum am 6. Dezember gefeiert wurde, durfte auch der Samichlaus nicht fehlen. Er und sein Schmutzli brachten jedem Kind sowie den geehrten Leiterinnen eine Erinnerungsmedaille. Während dem anschliessenden Apéro wurde ausgiebig geplaudert und diskutiert. Die Jugendmusik Dübendorf umrahmte diesen schönen Abend musikalisch.

Rückblick

Im Sommer 1961 zog die junge Turnerin Rita Meier von Oerlikon nach Dübendorf. Deshalb wechselte sie auch die Damenriege und stellte bei dieser Gelegenheit fest, dass in Dübendorf noch keine Mädchenriege bestand. Rita Meier hatte bereits in Oerlikon erfolgreich die Jungturnerinnen geleitet; sie ersuchte denn die damalige Präsidentin der



Die Gründungsmitglieder Susi Dudli (links) und Rita Meier wurden für ihre Verdienste geehrt.

Damenriege, Susi Dudli, doch auch in Dübendorf eine Mädchenriege zu gründen. Dem Aufruf im «Amtlichen Anzeiger» folgten im November 1961 37 Mädchen in die erste Turnstunde. Das Bedürfnis, zusätzlich zum Turnunterricht der Schule etwas für die Fitness zu tun, war also vorhanden. Rita

Wer turnt mit ?

**Mädchenriege
Dübendorf**

Mittwoch, 29. Nov. 1961,

Turnhalle

Oberstufenschulhaus

18.00—19.30 Uhr

Mindestalter: 10 Jahre

(4. Schulklasse)

Meier und Susi Dudli leiteten die ersten Turnstunden und zogen weitere Frauen aus der Damenriege als Leiterinnen zu.

Die Vorturnerinnen konnten sich gewissenhaft auf ihre Aufgabe vorbereiten. Die Jugendturnkommission der Schweiz legte grossen Wert auf eine fachgemässe Ausbildung. So bestand damals schon die Möglichkeit, an einem einwöchigen Leiterinnenkurs oder in kantonalen eintägigen Kreiskursen sich das notwendige Wissen und Können anzueignen. Man war sich sehr bewusst, dass das Bestehen einer guten Mädchenriege in erster Linie von der Qualität ihrer Leiterin abhing.

In den ersten Jahren war es nicht immer leicht, genügend geschulte Vorturnerinnen

zu finden. Die Mitgliederzahl ging ständig zurück. Dies änderte sich, als im Jahre 1969 Gerda Mock die Gesamtleitung der Mädchenriege übernahm. Sie setzte ihr grosses Können, ihre Begeisterung fürs Turnen, ihren Ideenreichtum und ihren Idealismus voll für die Mädchen ein. Die Teilnehmerzahl stieg nun von Jahr zu Jahr; im Jahre 1973 turnten bereits über 80 Mädchen.

Gerda Mock führte die Mädchen von Erfolg zu Erfolg. Es war bald eine Selbstverständlichkeit, dass Dübendorf auf den ersten Plätzen rangierte.

Der Einsatz von Gerda Mock lohnte sehr. Nach 16jähriger Tätigkeit als Leiterin, mit bis zu sechs Gruppen pro Woche, konnte sie



Das von den Eltern gestiftete eigene Vereinsbanner wird entrollt. Auch die Leiterin der Mädchenriege, Lorette Tschudin, freut sich darüber; sie ist als Mitglied der Damenriege für die Belange der Mädchenriege verantwortlich.

1986 eine erfolgreiche, gut ausgebildete Mädchenriege an die bereits seit 1982 mithelfende Leiterin Lorette Tschudin übergeben. Und wir danken denn auch an dieser Stelle unserer Gerda für ihren beispiellosen Einsatz für junge Menschen nochmals ganz herzlich.

Nach und nach wurde die inzwischen über 110 Mädchen zählende Schar in Gruppen unter die vier Leiterinnen Lorette Tschudin, Vreni Ramuz, Ida Meier und Claudia Zurmühle aufgeteilt. Geturnt wird nach der Schule oder am Mittwochnachmittag in den von der Gemeinde gratis zur Verfügung gestellten Turnhallen.

An den kantonalen Mädchenriegotagen können sich die Jungturnerinnen in Einzel-

und in Gruppenwettkämpfen messen. So können als Disziplinen unter anderem gewählt werden:

Einzelwettkampf

Leichtathletik-Dreikampf
Gerätewettkampf
Hindernislauf
Gymnastik-Wettkampf

Gruppenwettkampf

Geräte
Gymnastik
Jägerball
Stafetten usw.

Seit einigen Jahren bietet das Jugendturnen für Mädchen auch eine Schweizermeisterschaft an, den Swiss-Jugend-Cup.



An ihrem Jubiläumsfest vom 6. Dezember 1986 zeigte die Mädchenriege unter sachkundiger Leitung einen interessanten Querschnitt durch ihr vielseitiges Turnprogramm.

Die Nachfrage für die Mitgliedschaft in der Mädchenriege ist zurzeit sehr gross. Es bereitet uns Mühe, alle Interessierten aufzunehmen, da uns zusätzliche Leiterinnen fehlen. Auch wird es immer schwieriger, mit einer so grossen Schar Kinder an Wettkämpfen teilzunehmen. Wir möchten daher nicht mehr allzusehr vergrössern, damit wir die Übersicht nicht verlieren.

Die Jungturnerinnen sind auch unter der neuen Leitung sehr erfolgreich. Jene Leser, die die Sportnachrichten im «Amtlichen Anzeiger» verfolgen, wissen, dass die Mädchen an den kantonalen und den schweizerischen Wettkämpfen nach wie vor die ersten Ränge belegen.

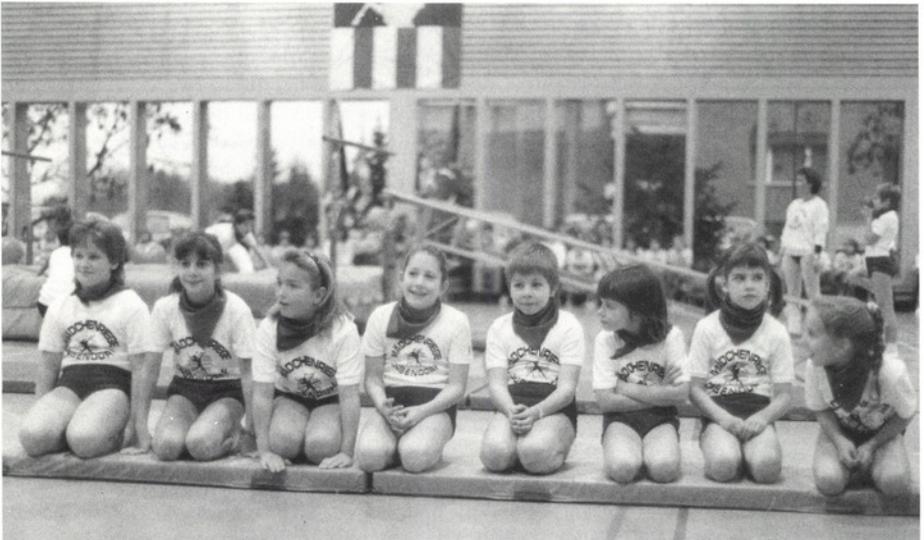
Die jungen Mädchen stellen ihr Können aber nicht nur an Wettkämpfen unter Beweis. Manches Fest in unserer Gemeinde sowie viele Vereinsanlässe haben sie mit ihren Tänzen, Gymnastikvorführungen oder mit Gerätturnen bereichert.

Es ist erstaunlich, mit wieviel Freude und Einsatz sie dabei sind. Gewissenhaft besuchen sie das wöchentliche Training, das von den meisten höchst selten oder sogar nie ausgelassen wird.

Der Schweizerische Frauenturnverband schreibt in seinen Richtlinien folgendes über den Zweck des Jugendturnens:

«Das Jungturnen soll den Mädchen Gelegenheit bieten, sich in Ergänzung zum Schulturnen vermehrt körperlich auszubilden. Gleichzeitig will es zur sinnvollen Freizeitgestaltung der Jugend beitragen. Neben der körperlichen Ertüchtigung sollen der Gemeinschaftsgeist, die Selbstbeherrschung und das Selbstvertrauen der Mädchen gefördert und somit eine günstige Charakterbeeinflussung angestrebt werden.»

Unsere Leiterinnen bemühen sich, die Turnstunden in diesem Sinne zu leiten. Die Mädchenriege soll aber auch die Vorstufe zur Damenriege, der sie unterstellt ist, sein. Lei-



der finden aber nur wenig junge Damen den Weg von der Mädchenriege zu uns. Sie werden nach dem Schulaustritt mit sehr viel Neuem konfrontiert, das ausprobiert werden muss. Aber auch die vermehrte Belastung durch die Berufsausbildung lässt oft eine zusätzliche Sportstunde nicht mehr zu. So krankt auch unsere Damenriege am Nachwuchsmangel.

Finanziell steht die Mädchenriege auf guten Füssen. Dank der grosszügigen Sportunterstützung der Jugend durch die Gemeinde kommen wir mit einem bescheidenen Mitgliederbeitrag aus. Somit ist es aus finanzieller Sicht jeder Familie möglich, ihr Mädchen in die Mädchenriege zu schicken.

Wir werden bemüht sein, auch in Zukunft gute Leiterinnen für unsere Jugend ausbilden zu lassen, damit die Mädchen weiterhin mit dieser grossen Begeisterung sinnvoll ihrer Freizeitbeschäftigung frönen können.

Trudi Filli

Ehrung des Fussballclubs Dübendorf

Am 4. Juli 1987 wurde der Fussballclub Dübendorf vom grössten Regionalverband des Schweizerischen Fussballverbandes, dem Fussballverband des Kantons Zürich, als Fussballverein mit der besten Gesamtleistung der Region Zürich (Kanton Zürich und Kanton Schaffhausen) ausgezeichnet.

Geehrt wurde auch *Dölf Borner*, Ehrenpräsident des Fussballclubs Dübendorf, als verdienstvollster Funktionär des grössten Regionalverbandes des Schweizerischen Fussballverbandes. Er amtierte von Mitte der sechziger Jahre bis 1979 zuerst als Spiko-Präsident, dann als Vereinspräsident. Und heute, mit 73 Jahren, ist er noch täglich auf dem Zelgli anzutreffen, zumeist schon um sieben Uhr morgens: «Bei 18 Mannschaften gibt es schon

jeden Tag einiges zu tun: reinigen, Ordnung machen, vielleicht auch einmal eine Scheibe einsetzen, die Platzuhr warten.» Ehrenpräsident Dölf Borner sieht diese Tätigkeit als Unterstützung für die Jugend: «Ein Drittel meines Lebens habe ich in den Dienst der Jugend gestellt – und ich werde es, solange es mir gesundheitlich möglich ist, weiterhin tun.» Zugunsten der Jugend – und zugunsten eines erfolgreichen Vereins.

EHC Dübendorf Abstieg in die 1. Liga

Bis zum 28. Februar 1987 durften die Optimisten noch hoffen. Aber mit der 3:8-Heimniederlage gegen Langnau war das Schicksal des EHC Dübendorf endgültig besiegelt. Drei Tage später, im allerletzten Saisonspiel, trotzte man Herisau zwar noch ein 5:5-Unentschieden ab. Die 24 Punkte aus 36 Spielen bedeuteten aber, zusammen mit Grindelwald, den Abstieg ins 1.-Liga-Eishockey.

Abstieg als Konsequenz zahlreicher Fehler, hiess es nachher in einem Zeitungsbericht. Welches waren denn diese Fehler? Das Umfeld wurde verantwortlich gemacht, von einzelnen auch der Trainer, und auch die Spieler bekamen ihr Fett ab. Einig war man sich in einem: Die Situation war ein Scherbenhaufen. Es fielen viele böse Worte, und auch eine ausserordentliche Generalversammlung klärte den Himmel nur teilweise.

Die Saison 1986/87 soll an dieser Stelle gestrost begraben werden. Die neue Saison wurde gut geplant – mit einem neuen Trainer und einer neuen Führungscrew. Mike McNamara war schon verpflichtet worden, als der Abstieg noch gar nicht feststand. Ihn kennt man im Schweizer Eishockey: Bei Villars, Neuchâtel und Ajoie spielte er regelmässig,

bei Lugano gelegentlich; dort war er vor allem Assistentstrainer. Und um Präsident Guido Piai sind jetzt alles Dübendorfer geschart, die zuvor schon über die Supportervereinigung oder den 20er-Klub mit dem EHC Dübendorf verbunden waren.

Der Entscheid, Mike McNamara zu verpflichten, war ein Entscheid mit Perspektive. Man verlangt von ihm nicht, dass er partout im ersten Jahr den Wiederaufstieg erreichen muss. Präsident Guido Piai erwartet, «dass am Ende der Saison ein guter Rang herauschaut». Mike McNamara muss mit einem jungen Team arbeiten. Ende Juni, als er aus seiner Heimat Kanada in die Schweiz zurückkam, meinte er zum Team: «Für diese Mannschaft muss ich zuerst einmal eine Basis legen, erst hernach kann sie modernes Eishockey spielen.» Modernes Eishockey: Damit will er nicht nur sportliche Erfolge für die Mannschaft, sondern auch attraktiven Sport für die Zuschauer.

Es scheint, als würden all die sommerlichen Anstrengungen Früchte tragen: Der Auftakt zur laufenden Saison verlief sehr gut.

Wasserspringen

Aufregung um einen Nuller

Bereits nach zwei Jahren fanden die Schweizer Meisterschaften im Wasserspringen wieder in Dübendorf statt. Während man 1985 noch für einen Tessiner Verein eingesprungen war, setzte man 1987 gleich von Anfang an den Verein Zürcher Wasserspringer als versierten Organisator ein. Ein gut organisierter Verein einerseits – und die idealen Verhältnisse im Dübendorfer Freibad andererseits: Das sind die beiden Hauptgründe, dass in Dübendorf die Wasserspringer ihre Schweizer Meisterschaften gerne austragen.

Es war am 8. und 9. August ein äusserst spannender Wettkampf vor allem in einer Disziplin zu sehen. Die Aargauerin Beatrice Bürki, mehrfache Meisterin und grosse Favoritin, verpatzte einen ihrer Pflichtsprünge völlig. Für jenen Sprung, der ein eineinhalbfacher gestreckter Delfinsalto hätte werden sollen, bekam sie 0,0 Punkte. Was war geschehen? «Ich weiss es wirklich nicht», meinte sie nach dem Wettkampf, als sie ihre Nervosität schon ein wenig hatte abbauen können. Dazwischen hatte sie sich, fast völlig nach innen versunken, auf ihre nächsten Sprünge konzentriert. Mit fast niemandem sprach sie ein Wort, nur gelegentlich tauschte sie kurze Bemerkungen mit der Lausannerin Christiane Rappaz aus – notabene ihrer grössten Konkurrentin.

Letztlich reichte es doch noch: Vom sechsten Platz nach der Pflicht arbeitete sie sich noch auf den ersten Rang hoch, mit ganzen 5,55 Punkten Vorsprung. In früheren Jahren hatte sie die Zweite auch schon mal um das Zehnfache dieses Vorsprungs distanziert. Die Schweizer Meisterschaften waren für Beatrice Bürki nur die Hauptprobe für die Europameisterschaften, die eine Woche später in Strassburg begannen. Dort verpasste sie ihr hohes Ziel, einen achten Platz, bei weitem.

Die übrigen drei Konkurrenzen standen im Schatten des Kunstspringens der Damen. Ihnen fehlte eine Springerin vom Format Beatrice Bürkis. Während es sich bei der Damen-Siegerin im Turmspringen wenigstens noch um die junge Athletin Christiane Rappaz aus Lausanne handelte, hatten bei den Herren in kleinen Feldern die Alt-Stars das Sagen. Drei der besten Herren-Springer waren Ende 1986 zurückgetreten – dieses Loch lässt sich so schnell nicht auffüllen.

Werner Zuber

Sportlerehrung an der Dübi-Mäss

Die Ehrung der erfolgreichen Dübendorfer Sportler und Sportlerinnen fand heuer im Rahmen der Dübi-Mäss am 1. Mai statt. Bildungsvorstand Dr. Felix Zumbach richtete in der Curlinghalle einige markante Worte an die Athleten und Gäste.

Sisch de Plausch

Er empfinde es als sehr gelungene Verbindung, die Sportlerehrung im Rahmen der Dübi-Mäss durchführen zu können, stellte Dr. Felix Zumbach einleitend fest. Nicht nur deshalb, weil für sportliche Aktivitäten in der Regel das Motto der Messe – «sisch de Plausch» – ebenfalls gelte. Einerseits sei ein aktives Gewerbe, wie es sich an der Messe präsentiere, für ein Gemeinwesen wichtig; ebenso wichtig sei aber ein lebendiges und vielfältiges Gesellschaftsleben. Dafür sei eine breite Vereinslandschaft von Kultur und Sport notwendig.

Im sportlichen Bereich seien in Dübendorf zahlreiche Vereine tätig, die sich auf sehr aktive Einzelmitglieder und Mannschaften abstützen, betonte Dr. Felix Zumbach. Für den unbeteiligten Betrachter sehe eine sportliche Höchstleistung oft nach nichts Besonderem aus. Man ziehe dabei nicht in Betracht, dass hinter derartigen Leistungen harte Arbeit, Durchhaltewillen und regelmässiges Training stehe. Dass auf dem Weg zum sportlichen Erfolg an sich selbst hart gearbeitet werden müsse, Prioritäten gesetzt werden müssen und dass persönliche Verzichte zu leisten seien, werde nur allzu leicht übersehen. Die Annahme, dies treffe nur auf den nahezu oder ganz professionell betriebenen Spitzensport zu, sei falsch, denn gerade der

voll im Berufsleben stehende Amateur habe oft im Widerspruch stehende Interessen zu seinen eigenen Lasten in Übereinstimmung zu bringen. Erfreulich und eigentlich erstaunlich sei bei diesem Sachverhalt, dass dadurch der Enthusiasmus eher noch zuzunehmen scheine, was bestätige, dass bei aller Freude am erzielten Spitzenresultat oder erungenen Sieg die Begeisterung am Sport als Dauerempfindung wichtiger sei. Diese Haltung wirke ansteckend und sei für unsere Jungen, bei denen der Sport einen erfreulich hohen Stellenwert habe, bedeutungsvoll.

Die Ehrung

An die Sportlerinnen und Sportler gewandt, betonte der Dübendorfer Sportminister, ihre Leistungen und ihr Einsatz seien Vorbild, und dies bedeute mehr als schneller laufen, genauer treffen oder kräftiger sein. Vorbild sein heisse, auch im täglichen Verhalten und in der grundsätzlichen Lebenshaltung andern ein Beispiel zu sein. Dr. Felix Zumbach dankte herzlich für die gezeigten Leistungen und ermunterte zu weiterem Engagement.

Die Mädchenriege Dübendorf, unter Leitung von Lorette Tschudin, bereicherte die Feier mit ihren Darbietungen, die mit andauern-dem Applaus quittiert wurden, eine Wiederholung verlangend. Die Mädchen, etwas eingeeengt auf der kleinen Bühne, zeigten das Programm, mit dem sie im Schweizer Jugend-Cup in der Gymnastik A im zweiten Schlussrang klassiert wurden.

Für einmal fand die Sportlerehrung eine gemütliche Fortsetzung von manchen Stunden mit Tanz und freundschaftlichem Beisammensein in der Dübi-Mäss-Curling-Halle.

Ernst Schläpfer

Nachrufe

Jakob Fürst

1918 bis 1987

Am 11. Februar 1987 verschied nach langer Krankheit Jakob Fürst, der zeit seines Lebens im Oberdorf wohnte.



Eine grosse Trauergemeinde nahm in der Kirche Wil Abschied von einem geschätzten, liebenswerten Menschen.

Mit Jakob Fürst ist der letzte tätige Landwirt aus dem Oberdorf von uns gegangen. Er verkörperte den Typus des angestammten Bauern, der sich dem Stück Erde verpflichtet fühlte, auf dem er geboren wurde und das er gut verwaltete.

Zusammen mit einem Bruder und einer Schwester verlebte Jakob Fürst auf dem Bauernbetrieb an der Oberdorfstrasse eine glückliche Kindheit. Nach dem Besuch der Primar- und Sekundarschule holte er sich das theoretische Rüstzeug für seinen gewählten Beruf als Bauer an der Landwirtschaftlichen Winterschule im Strickhof. Am 8. Mai 1945, am Tag des Waffenstillstandes, heiratete er die Bauerntochter Klara Trüb aus der Hoffnung, die ihm später zwei Töchter schenkte. Von seinen beruflichen Qualitäten profitierten zahlreiche landwirtschaftliche Organisationen, so die Molkereigenossenschaft, die Holzkorporation, der Privatwaldverband, die Viehverversicherung und andere mehr, denen Jakob Fürst äusserst zuverlässig und treu diente.

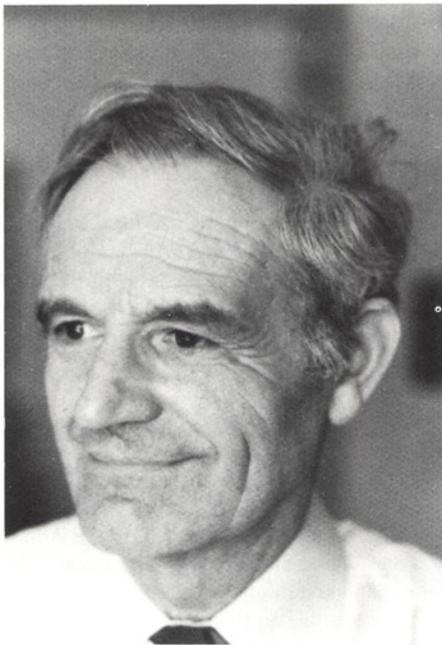
Jakob Fürst hatte aber auch andere, wohl nur noch älteren Dübendorfern bekannte Begabungen, spielte er doch in jüngeren Jahren bei Laientheatern meisterhaft anspruchsvolle Hauptrollen, die dem Schreibenden nachhaltig im Gedächtnis haften blieben.

Der Oberstufenschulgemeinde Dübendorf-Schwerzenbach – damals noch Sekundarschulgemeinde – stellte sich Jakob Fürst im Jahre 1954 als Schulpfleger zur Verfügung. Mit Überzeugung setzte er sich für die Anliegen der Schule ein. Die Mitbürger schätzten seine Fähigkeiten und wählten ihn 1960 zum Präsidenten dieser Behörde, welcher er bis im Jahre 1974 umsichtig vorstand.

Jakob Fürst war nicht ein Mann vieler Worte, und er machte es sich nicht leicht, Entschlüsse zu fällen, dafür war dann sein gesundes Urteil besonnen und in allen Details überdacht. Die Oberstufenschulgemeinde hat dem Verstorbenen viel zu danken.

Nicht Streben nach Erfolg und Anerkennung machten Jakob Fürst zum Vorbild, sondern Bescheidenheit und selbstverständliche Pflichterfüllung. Wer ihn kannte, wird diesen lieben und gütigen Menschen und Freund vermissen.

Hans Fenner



Jakob Rohner-Bachmann

1910 bis 1986

Als zehntes Kind der Familie wurde Jakob Rohner am 10. März 1910 in Walzenhausen AR geboren. Dort besuchte er die Primar- und Realschule und trat anschliessend die

Lehre als Spengler-Installateur in Berneck an. Sehr bald erwachte in ihm das Interesse an der noch jungen Fliegerei. Nach der Lehre arbeitete er zwei Jahre im Dornierwerk in Altenrhein, und im Jahr 1929 war er auf dem Flugplatz Dübendorf als Fliegerrekrut anzutreffen. Nach der Rekrutenschule zog es ihn in die Fremde. Lausanne sollte sein erster Aufenthalt sein. Die Krisenjahre zerstörten aber auch ihm die Träume eines Auslandsaufenthaltes.

Von Kollegen wurde er ermuntert, eine Stelle im technischen Dienst der Armee anzunehmen. Vom 16. Februar 1931 bis zur Pensionierung 1975 war er hier in Dübendorf bei der Direktion der Militärflugplätze (DMP), heute Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) tätig.

1933 heiratete er Frieda Bachmann; ihnen wurden eine Tochter und ein Sohn geschenkt. Als die Baugenossenschaft der Bundesangestellten Einfamilienhäuser an der Tödistrasse plante, übernahm er das Amt des Aktuars. Am 1. April 1939 konnte die Familie stolz ins Eigenheim Tödistrasse 5 einziehen.

Dem vielseitig interessierten und begabten Mann genügte die Arbeit in der Werkstatt und am Pistenrand wohl nicht. 1942 besuchte er einen Samariterkurs und trat bald danach in den Samariterverein Dübendorf ein. Schon im selben Jahr schloss er sehr erfolgreich den Hilfslehrerkurs ab. Im Verein wie in der DMP wurden sein engagierter Einsatz und das seriöse Wissen sehr geschätzt. Auf dem Flugplatz amtierte er als Sanitäter und bildete dort weitere Betriebssamariter aus. Ihm wurden bald spezielle Aufgaben zugewiesen. So wurde er bei Flugunfällen am Absturzort eingesetzt. Auf den Militärflugplätzen der ganzen Schweiz führte er die Gehörtests durch.

Köbi Rohner prägte einen wichtigen Teil der Vereinsgeschichte des Samaritervereins Dübendorf. Von 1944 bis 1980 amtierte er als Samariterlehrer. Daneben diente er dem Verein während einiger Jahre als Materialverwalter, Vizepräsident und Präsident. Er verstand es, sein Wissen mit viel Gefühl und Humor zu vermitteln. Ältere Samariter erinnern sich gerne, wie er als Präsident Anlässe leitete und zugleich mit viel Mutterwitz für Unterhaltung sorgte. Mit dem Sennenkäppi auf dem Kopf erzählte er oft Appenzeller und andere Witze aus seinem fast unerschöpflichen Repertoire.

1947 wurde er in den Vorstand des Samariterlehrerverbandes Zürcher Oberland gewählt, 1957 wurde er dessen Präsident. 1952 wurde er zum Instruktor, 1958 zum Chefinstruktor des Schweizerischen Samariterbundes befördert.

Er liebte die Bergwelt und erzählte gerne von seinen vielen Touren mit dem SAC Bachtel und von seinen Erlebnissen in Hochgebirgskursen der Armee. Nach der Pensionierung trat er dem Jahrgängerverein bei. Auch hier konnte er seine Begabungen als Leiter von Turnkursen und Betreuer im Altersschwimmen anwenden.

Dass Jakob Rohner neben den vielen Aktivitäten ein weiteres, sehr zeitaufwendiges Hobby im stillen Kämmerlein ausüben konnte, wirkt fast unglaublich... Smyrnateppichknüpfen und Gobelinsticken! Einige seiner Werke schmücken das Wohnheim an der Tödistrasse, aber auch die Familien seiner Kinder werden seine «Bilder» als Wandschmuck und als Erinnerung bewahren. Für all die vielen Kameraden und Bekannten bleibt Köbi Rohner unvergessen!

Hans Aebersold

Albert Bernet

1938 bis 1987

und

Nelly Bernet-Ramsauer

1935 bis 1987

In Dübendorf, wo seine Eltern das Hotel Bahnhof führten, besuchte Albert Bernet Primar- und Sekundarschule. An der Handelsschule in Neuenburg holte er sich die



kaufmännische Grundausbildung. Nach der Kochlehre im Hotel Urania in Zürich erwarb er an der Hotelfachschule Belvoir den Ausweis als Gastwirt. Am 29. Mai 1962 heiratete Albert Bernet Nelly Ramsauer. Geboren am

1. Mai in Weinfelden, hatte sie die Schulen in Uzwil besucht und dann im Gastgewerbe gearbeitet. Dem jungen Paar wurden ein Sohn und eine Tochter geschenkt. Bereits im zweiten Ehejahr übernahmen Albert und Nelly Bernet von Alberts Eltern das Hotel Bahnhof.

Während Albert in der Küche zum Rechten sah, führte seine Frau Nelly Restaurant und Hotelbetrieb mit Auszeichnung. Unzählige Veranstaltungen, Bankette und Festessen haben die beiden tüchtigen Geschäftsleute in den letzten zwanzig Jahren gemeinsam organisiert. Wer Albert und Nelly Bernet kannte, kehrte gerne im Hotel Bahnhof ein und wurde als Gast nie enttäuscht.

Mit vereinten Anstrengungen führten die beiden die Erneuerung sämtlicher Hotelzimmer 1986 noch zu Ende. Das Hotel Bahnhof

verfügt heute über moderne Zimmer mit dem neusten Komfort.

Schon seit längerer Zeit wussten Albert und Nelly Bernet um ihre gefährdete Gesundheit. Verschiedene Kuraufenthalte brachten wohl eine zeitweise Besserung. Eine vollständige Heilung, das wussten beide, war nicht möglich. Eine schwere Gelbsucht, von der er sich nicht mehr erholte, raffte Albert Bernet am 3. März 1987 dahin.

Nelly Bernet-Ramsauer wusste bereits damals, dass ihre Tage gezählt waren. Etwas mehr als drei Wochen nach ihrem Gatten erlag die tüchtige und beliebte Frau und Mutter einer heimtückischen Krankheit.

Albert und Nelly Bernet werden bei Freunden und Bekannten in guter Erinnerung bleiben.

Ernst Egli

Bemerkenswerte Ereignisse

vom 1. Oktober 1986 bis 30. September 1987

4. Oktober

Das Salonorchester Zürcher Oberland unter der Leitung von Reto E. Fritz spielt im Kirchgemeindehaus Tangos, Walzer, Mär-sche, Serenaden und Czárdás. Als Solistin wirkt Madeleine Niggli, Violine, mit.

24. Oktober

Stephan Camenzind, Orgel, und Leopoldo Garcia, Tenor, interpretieren in der katholischen Kirche musikalische Spezialitäten ita-lienischer Meister.

24. Oktober bis 18. Dezember

In der «Stiftung Wohnen und Öffentlichkeit» an der Strehlgasse stellt der Dübendorfer Paul Broglin Aquarelle aus.

2. November

Der Räbeliechtliumzug des VVD ist auch diesmal ein Erfolg.

6. November

Die Kammermusiker Zürich: Brenton Lang-bein und Andreas Pfenninger, Violinen, Daniel Corti und Ottavio Corti, Viola, und Raf-faele Altwegg, Violoncello, spielen in der Kirche im Wil Streichquintette von W. A. Mozart und J. Brahms.

10. November

Die Zürcher Kantonalbank eröffnet ihre neue Filiale an der Usterstrasse 1.

13. November

«Der Türke in Italien», Opera Buffa von Gioacchino Rossini, im Kirchgemeindehaus aufgeführt durch die Schweizer Gastspiel-Oper.

15. November

Das Dübendorfer Alterszentrum wird zwan-zigjährig.

19. November

Kurs der Volkshochschule: Griff ins weih-nachtliche Bücherregal.

21. November

Rund 80000 Zuschauer kommen zum gros-sen Defilee der Mechanisierten Division 11 auf dem Flugplatz Dübendorf.

29. November

Jahreskonzert des Harmonika-Clubs Düb-en-dorf im Hotel Bahnhof.

1. Dezember

Das neue Dübendorfer ABC wird zusammen mit dem neuen Stadtplan an alle Haushal-tungen versandt.

5. Dezember

Jungbürgerfeier des Jahrganges 1966 in der Lazariterkirche im Gfenn.

6. Dezember

Der Chlausmärt auf dem neuen Parkplatz beim Stadthaus ist ein voller Erfolg.

7. Dezember

Adventskonzert des Brass-Band-Posaunen-chors Dübendorf in der Kirche im Wil.

15. Dezember

In der Galerie Schörli-Hus eröffnen die Ma-ler Ruthild Baer, Erwin Nowak, Hedwig Schroeder, Nelly Staub und Rolf Stickel ihre Bilderausstellung mit einem Sonntags- Apéro.

Bemerkenswerte Ereignisse

Januar

Volkshochschulkurs im Schulhaus Birchlen.
Thema: Chancen der Eisenbahn im Gesamtverkehr.

22. Januar

Die Theatergruppe Sängerbund Dübendorf-Gfenn und der Männerchor Turbenthal erfreuen das Publikum im Singsaal der Schulanlage Stägenbuck mit dem Lustspiel «Tante Jutta aus Kalkutta».

25. Januar

Examenkonzert der Jugendmusik Dübendorf im reformierten Kirchgemeindehaus.

5. Februar

«Gaslicht», eine Koproduktion des Theaters für den Kanton Zürich und der Gasversorgung Zürich wird im Kirchgemeindehaus aufgeführt.

8. März

Konzert des Salonorchesters Zürcher Oberland unter der Leitung von Reto E. Fritz in der Kirche im Wil. Zusammen mit den Solisten Dora Schippert-Rozek, Orgel, und Heinz Bärfuss, Flöte, werden Werke von G. F. Händel, J. S. Bach, A. Vivaldi und W. A. Mozart aufgeführt.

20. März

Die Opera Factory zeigt «Die Gespenstersonate», Schweizer Erstaufführung, im Kirchgemeindehaus.

21./22. März

Tag der offenen Tür bei der S-Bahn-Neubaustrecke zwischen Zürich HB und Dietlikon.

27. März

Konzert im Kirchgemeindehaus. Unter der Leitung von Peter Baumann singt der Frauenchor Dübendorf Werke von J. Brahms, R. Schumann, F. Schubert, F. Chopin, C. M. von Weber, J. Strauss, W. A. Mozart, Ch. W. Gluck, J. Offenbach und G. Verdi. Es wirken mit: Heidi Burri-Brunner, Mezzosopran, und Peter Hitz, Klavier.

März

Grosses Interesse für den Volkshochschulkurs «Als Dübendorf noch ein Dorf war» von Hugo Maeder.

3. April

«Die Dreigroschenoper». Aufführung des Theaters für den Kanton Zürich im Kirchgemeindehaus.

10. April

Der Chor der High School aus Madison, Wisconsin (USA), singt in der katholischen Kirche Lieder europäischer und amerikanischer Komponisten.

Erster Spatenstich für den Erweiterungsbau des Fliegermuseums Dübendorf.

25. April

Claude Rippas, Trompete, und Stephan Camenzind, Orgel, spielen in der katholischen Kirche Werke von G. F. Händel, G. Ph. Telemann, J. S. Bach, Hans Studer, Theo Wegmann, Armin Schibler und Samuel Duccommun.

30. April bis 3. Mai

2. Dübi-Mäss im Chreis mit Ehrung der verdienten Dübendorfer Sportler am 1. Mai.

Bemerkenswerte Ereignisse

5. Mai

Ruedi Walter, Inigo Gallo und Heinz Bühlmann spielen im Kirchgemeindehaus die Dialektkomödie «de Huuswart». Stadtpräsident Heinz Jauch überreicht Ruedi Walter die Dübendorfer Kulturmedaille.

10. Mai

Zum Muttertags-«Apéro» auf dem Märtplatz spielen die Jugendmusik und die Stadtmusik Dübendorf.

22. Mai

Abendmusik in der Lazariterkirche Gfenn. Das Ensemble Nowak spielt geistliche Musik des Barock von G. Ph. Telemann, G. Kapsberger, A. Campra und D. Ortiz.

24. Mai

Serenade des Kammerorchesters Dübendorf in der Lazariterkirche Gfenn mit Werken von G. B. Sammartini, F. Farkas, L. van Beethoven, H. Hermann, J. Strauss und J. Townsend.

28. Mai

Über die kalten, regnerischen Auffahrtstage besuchen 15 000 Schaulustige die zweite Flug-Schiff-Modellschau in der Eis- und Curlinghalle.

30. Mai

Mit dem Fahrplanwechsel wird das Konduktorsystem auf der Glattalinie abgeschafft. Mehrfahrtenabonnemente müssen am Automaten entwertet werden.

14. Juni

Festgottesdienst in der Kirche im Wil zur Amtseinssetzung von Pfarrer Andreas Eilers.

20. Juni

Abendmusik in der Lazariterkirche Gfenn. Hanni Schmid-Wyss, Klavier, und Lux Brahn, Klarinette, spielen Werke von R. Schumann, F. Chopin, C. M. von Weber, A. Keller, C. Debussy und F. Poulenc.

25. Juni

«Die Verliebten» von Carlo Goldoni. Premiere des Theaters für den Kanton Zürich im reformierten Kirchgemeindehaus.

28. Juni

Kantatengottesdienst in der reformierten Kirche im Wil. Kleine Orgelmesse B-Dur von Joseph Haydn für Sopransolo, vierstimmigen Chor, Streichorchester und Orgel.

Jodler, Alphornbläser und Fahnenchwinger kehren vom Eidgenössischen Jodlerfest in Brig zurück und werden würdig empfangen.

30. Juni

Der auf Wunsch und mit finanzieller Hilfe von Dübendorf und Wallisellen gebaute Föhrlibuck-Tunnel der neuen S-Bahnlinie wird mit der Enthüllung eines Gedenksteines eingeweiht.

1. August

Der Vorstand des VVD gibt der 1.-August-Feier eine neue Gestalt. Im Festzelt auf dem Parkplatz neben dem Stadthaus wird ein 1.-August-Zmorge offeriert. Zahlreich kommen die Dübendorferinnen und Dübendorfer zum neuen Fest. An der offiziellen Feier im Festzelt hält Gemeinderat Hans Müller eine markante Ansprache.

8./9. August

Schon nach 2 Jahren werden die Schweizer Meisterschaften im Wasserspringen wieder in Dübendorf ausgetragen.

Bemerkenswerte Ereignisse

15. August

Holzkorporation Dübendorf und VVD eröffnen gemeinsam die Dübendorfer Waldwoche mit der «Dübendorfer Waldbegehung» beim Forsthaus im Geeren.

16. August

121 Zwölfergruppen beteiligen sich am Hans-Waldmann-Schiessen in der Wehrlen.

17. August

Für etwa 3 Monate wird die Memphis-Brücke über die Glatt für jeglichen Fahrzeugverkehr gesperrt. Die Brücke wird erneuert.

21. bis 23. August

Military-Schweizer-Meisterschaft in der Wehrlen und auf dem Flugplatz.

28. August

Abendmusik in der Lazariterkirche Gfenn. István-Zsolt Nagy, Querflöte, und Hans Meister, Orgel, spielen Werke von J. S. Bach, G. Ph. Telemann, T. Albinoni, A. Vivaldi und C. Ph. E. Bach.

29. August

Weit über 20 000 Schaulustige verfolgen die Dübendorfer Flugschau als Abschluss der diesjährigen Meisterschaften der Flugwaffe auf dem Flugplatz.

5. September

Grosser SBG-Fäschtplausch im Festzelt auf dem Parkplatz beim Stadthaus zum Jubiläum «125 Jahre SBG». Alles kostet 125 Rappen.

6. September

Frühschoppenkonzert von Stadtmusik und Jugendmusik Dübendorf im Festzelt auf dem Parkplatz neben dem Stadthaus.

11. bis 26. September

5. Dübendorfer Kulturwochen.

13. September

Der Männerchor Eintracht singt zum Märtplatz-Apéro auf dem Märtplatz hinter dem Stadthaus.

18. September

Das Laientheater Einhorn wird gegründet mit Pierre Haldimann als Präsidenten. Eigene Kostproben werden gezeigt, die Fälländer Theatergruppe überrascht mit einer Aufführung.

24. September

Im Hecht feiert die Primarschulpflege mit den Arbeitern und Architekt Kurt Landolt die gelungene Renovation des 1866 erstellten Dorfschulhauses A.

25./26. September

Der Curling-Club Dübendorf feiert sein 25-Jahr-Jubiläum in der Curlinghalle, am Freitag mit der Fahnenweihe, am Samstag mit einem Galaabend, an dem der aus 50 Mitgliedern spontan gebildete «Guet-Stein»-Chor Curling-Lieder nach beliebten Melodien und nach Texten von Alex Eugster vorträgt. In der Eishalle wird ein dreitägiges Jubiläumsturnier mit 48 Teams ausgetragen.

27. September

Konzert in der reformierten Kirche im Wil. Der Orchesterverein Zürich und Lehrer der Musikschule Dübendorf spielen unter der Leitung von Ladislaus Rybach Werke von G. F. Händel, G. Ph. Telemann, C. Diethelm und P. Warlock. Als Solisten wirken mit: Sayuri Takahama und Christoph Jäggin, Gitarre, und István-Zsolt Nagy, Flöte.

Abstimmungen und Wahlen

Beschlüsse der politischen und kirchlichen Behörden

vom 1. Oktober 1986 bis 30. September 1987

27. Oktober

Der Gemeinderat bewilligt einen Bruttokredit von 700 000 Franken für den Bau des Regenklärbeckens Bühlwiesen.

24. November

Die Versammlung der Römisch-katholischen Kirchgemeinde behandelt folgende Geschäfte:

1. Der Tauschvertrag mit der Politischen Gemeinde Dübendorf zur Abtretung von 3282 m² Land in Huebwiesen/Waagacker und Übernahme von 3500 m² Land in der Leepünt zum Bau eines Pfarrreizentrums wird genehmigt. Der Differenzbetrag zulasten der Kirchgemeinde beträgt 916 300 Franken. Er wird bewilligt.
2. Der Baukredit von 5 297 000 Franken für kirchliche Bauten in Fällanden wird genehmigt.
3. Der Voranschlag für 1987 wird sanktioniert und eine Kirchensteuer von 12 Prozent festgesetzt.

1. Dezember

Der Gemeinderat genehmigt die Voranschläge des Politischen Gemeindegutes für das Jahr 1987. Auf der Grundlage eines mutmasslichen Nettosteuerertrags von 28 500 000 Franken wird eine Gemeindesteuer von 89 Prozent erhoben. Die Bauabrechnung über den Umbau der Verteil- und Transformatorstation West im Betrag von Fr. 482 960.65 wird genehmigt.

7. Dezember

In der Urnenabstimmung wird der Kredit von 4 600 000 Franken für ein Kultur- und Freizeitzentrum Obere Mühle mit 3204 Ja gegen 1484 Nein bewilligt.

8. Dezember

Die Evangelisch-reformierte Kirchgemeindeversammlung genehmigt den Voranschlag für 1987 und beschliesst die Erhebung einer Kirchensteuer von 12 Prozent.

15. Dezember

Die Versammlung der Oberstufenschulgemeinde Dübendorf-Schwerzenbach behandelt die folgenden Geschäfte:

1. Genehmigung des Voranschlages für 1987 und Festsetzung einer Oberstufenschulsteuer von 20 Prozent.
2. Gutheissung der Bauabrechnung «Sanierung der Fassaden und Fenster des Sekundarschulhauses Grüze Osttrakt».

27. März

Die Evangelisch-reformierte Kirchenpflege erklärt in stiller Wahl als gewählt: Peter Pfaffhauser, Kaufmann, als Mitglied der Rechnungsprüfungskommission und Hans-Jörg Trüb, Maschinenmechaniker, als Präsident der Rechnungsprüfungskommission.

5. April

In der Urnenabstimmung wird der Bruttokredit von 988 000 Franken für die Sanierung des Turnhallentraktes des Realschulhauses Grüze mit 4435 Ja gegen 1454 Nein bewilligt.

Abstimmungen und Wahlen

27. April

Die ausserordentliche Versammlung der Evangelisch-reformierten Kirchgemeinde behandelt folgende Geschäfte:

1. Pfarrer Andreas Eilers wird als vierter Pfarrer der Kirchgemeinde Dübendorf gewählt.
2. Abnahme der Bauabrechnung über die Renovation des Pfarrhauses Wilstrasse 113, erste Etappe.
3. Information über das Projekt: Umbau und Renovation Pfarrhaus Casinostrasse 10.

4. Mai

Der Gemeinderat wählt sein Büro für das Amtsjahr 1987/88:

Präsident: Dr. iur. Jürg Baur (EVP), 1. Vizepräsident: Dr. med. Roland Zimmermann (GEU), 2. Vizepräsident: Ruth Spahr (DP), Stimmenzähler: Ursula Allemann (FDP), Hermann Gehring (SP) und Markus Schaerli (SVP).

Als Entschädigung an die Ortsvereine für die Durchführung der Papierabfuhr bewilligt der Gemeinderat einen jährlich wiederkehrenden Kredit von 120 000 Franken. Zudem genehmigt der Rat einen jährlich wiederkehrenden Kredit von 70 000 Franken als Beitragsleistung an den Tagesmütterverein.

25. Mai

Die Römisch-katholische Kirchgemeindeversammlung heisst die Kirchengutsrechnung 1986 gut; der Ertragsüberschuss von Fr. 247 925.30 wird dem Eigenkapital zugeschlagen. An karitativen Zuwendungen werden beschlossen: 21 000 Franken für inländische Institutionen und 32 000 Franken für Entwicklungshilfe im Ausland.

1. Juni

Der Gemeinderat bewilligt einen Bruttokredit von 475 000 Franken für die Abwassersanierung in Hermikon.

15. Juni

Die Versammlung der Evangelisch-reformierten Kirchgemeinde behandelt folgende Geschäfte:

1. Genehmigung der Jahresrechnung 1986.
2. Totalrevision der Dienst- und Besoldungsverordnung.
3. Definitive Regelung der Abendmahlsausteilung.
4. Jahresbericht der Kirchenpflege.

21. Juni

Die Urnenabstimmung ergibt folgende Resultate:

1. Der Kredit von 4 620 000 Franken für den Bau des Hauptsammelkanals E, Teilstück Lagerstrasse bis Sonnental, wird mit 2603 Ja gegen 597 Nein bewilligt.
2. Das Darlehen von 500 000 Franken als Anteil der Stadt Dübendorf an den Bau des Parkhauses beim S-Bahnhof Stettbach wird mit 2165 Nein gegen 1209 Ja verweigert.
3. Der Kredit von 480 000 Franken für den Umbau und die Renovation des Pfarrhauses Casinostrasse 10 wird mit 1207 Nein gegen 898 Ja abgelehnt.

22. Juni

Die Versammlung der Oberstufenschulgemeinde Dübendorf-Schwerzenbach genehmigt die Jahresrechnung 1986.

Abstimmungen und Wahlen

29. Juni

Der Gemeinderat behandelt die folgenden Geschäfte:

1. Die Rechnung des Politischen Gutes und der Pensionskasse wird genehmigt und der beantragten Verwendung des Ertragsüberschusses wird zugestimmt.
2. Der Geschäftsbericht der Gemeindebehörden über das Jahr 1986 wird genehmigt.
3. Für die Sanierung der Fahrbahn und der Kanalisation Claridenstrasse, Teilstück Usterstrasse bis Feldhofstrasse wird ein Bruttokredit von 564'000 Franken bewilligt.

28. September

Der Gemeinderat bewilligt folgende Bruttokredite:

1. Für die Umgebungsgestaltung beim Alterszentrum im Wil 580'000 Franken.
2. Als Kostenanteil der Stadt Dübendorf für den Anbau eines Zusatzelementes an die vom Bund auf dem Sportplatz Dürrbach geplante Mehrzweckhalle von 485'570 Franken.

Unsere ältesten Einwohner

Stichtag: 30. September 1987, mit Angabe der Adresse in Dübendorf

Gurtner-Gfeller Marie	28. 9.1887	Säntisstrasse 9
Hettich-Rossi Gemma	27.10.1889	Fällandenstrasse 22
Müller-Langer Luise	3.11.1889	Alte Gfennstrasse 78 B
Meyer-Aegerter Mina	26. 9.1890	Bettlistrasse 34
Rüegg-Gehring Anna	27. 1.1891	Ringwiesenstrasse 17
Münch-Hurni Marie	30. 1.1891	Kirchbachstrasse 19
Meier-Lüthi Bertha	15. 5.1891	Fällandenstrasse 22
Marthaler-Zingg Olga	26. 4.1892	Fällandenstrasse 22
Worni-de Cors Anna	10. 5.1892	Fällandenstrasse 22
Flück-Schild Klara	11. 4.1893	Fällandenstrasse 22
Niederer-Bänziger Klara	23. 9.1893	Neuhausstrasse 30
Flückiger-Roesch Emma	7.10.1893	Fällandenstrasse 22
Imperatori Antonio	22.11.1893	Alpenstrasse 43
Schneider-Fenner Rosa	12. 1.1894	In Blatten 2
Andres-Gerber Martha	3. 3.1894	Ringwiesenstrasse 17
Beck-Zbinden Rosina	22. 7.1894	Fällandenstrasse 24
Zweidler-Weber Heinrich	31.10.1894	Wallisellenstrasse 34
Steinmann-Hardmeier Lina	24. 2.1895	Fällandenstrasse 22
Wagner-Meier Rosa	18. 3.1895	Fällandenstrasse 22
Rohner-Appenzeller Maria	31. 3.1895	Wallisellenstrasse 8
Wüest-Kunz Bertha	16. 5.1895	Chileweg 5
Ruckstuhl-Schmid Berta	12. 7.1895	Bettlistrasse 38
Rubli-Schmid Frieda	26. 7.1895	Fällandenstrasse 22
Loosli-Balmer Frieda	28. 7.1895	Fällandenstrasse 22
Wüst Albert	3. 8.1895	Alte Landstrasse 42
Bircher-Steininger Margreth	19. 8.1895	Rotbuchstrasse 46
Zweidler-Weber Emma	1.12.1895	Wallisellenstrasse 34
Lienberger-Jost Lina	3.12.1895	Birchlenstrasse 70
Bonomo-Bachmann Rosa	8. 1.1896	Grundstrasse 13
Hurter Anna	14. 5.1896	Glärnischstrasse 17
Wild-Gubler Luisa	24. 5.1896	Fällandenstrasse 22
Ammann-Schweizer Louisa	15. 6.1896	Fällandenstrasse 22

Unsere ältesten Einwohner

Flückiger-Pantli Emma	18. 6.1896	Neuhofstrasse 6
Küpfer-Schneider Frieda	12. 7.1896	Fällandenstrasse 22
Altherr-Rüegg Martha	28. 7.1896	Fällandenstrasse 22
Gull-Fenner Emma	31.10.1896	Fällandenstrasse 22
Boll-Schmid Alice	18.11.1896	Ringwiesenstrasse 17
Müller-Hohmann Maria	9.12.1896	Bungertweg 11
Arnet-Bütikofer Josef	19.12.1896	Fällandenstrasse 22
Ott-Lawatsch Anna	14. 2.1897	Kriesbachstrasse 69
Messikommer-Stäheli Eduard	19. 4.1897	Fällandenstrasse 22
Schenk Emma	28. 4.1897	Fällandenstrasse 22
Kempter-Renaudin Otto	3. 5.1897	Schönengrundstrasse 9
Meili-Aecherli Rosa	16. 7.1897	Fällandenstrasse 22
Tanner-Kummer Arthur	17. 7.1897	Bahnhofstrasse 45
Meier-Wildi Rosa	5. 8.1897	Fällandenstrasse 22
Hofer-Zurflüh Felix	11. 9.1897	Fällandenstrasse 22
Moos-Meier Frieda	6.10.1897	Fällandenstrasse 22
Hosang-Meier Rosa	29.10.1897	Wilstrasse 36
Müller Alice	2.11.1897	Fällandenstrasse 22
Sommerhalder-Meier Hulda	13.11.1897	Fällandenstrasse 22
Steinmann-Hardmeier Walter	10.12.1897	Fällandenstrasse 24
Geier-Sturzenegger Alice	4. 1.1898	Überlandstrasse 188
Leibenger-Bugglin Emma	15. 1.1898	Fällandenstrasse 24
Kislig Rudolf	17. 1.1898	Fällandenstrasse 22
Blaser-Pulver Barbara	26. 2.1898	Fällandenstrasse 22
Bachofner-Baltensberger Emma	21. 4.1898	Fällandenstrasse 22
Vezenyi-Horvath Antonia	24. 4.1898	Wangenstrasse 28
Attinger-Kissling Karolina	21. 5.1898	Fällandenstrasse 22
Saxer Mina	22. 5.1898	Fällandenstrasse 22
Signes Teresa	7. 6.1898	Wilstrasse 86
Bosshard-Leuenberger Ernst	13. 7.1898	Überlandstrasse 226
Neukum-Strauch Rudolf	17. 8.1898	Hörnlistrasse 19
Küpfer-Hauser Anna	5. 9.1898	Fällandenstrasse 22
Bamberger-Hudelmeier Paulina	11. 9.1898	Fällandenstrasse 22
Schelling-Schwiter Mathilde	17. 9.1898	Bungertweg 23
Kamm-Isler Rosina	25.10.1898	Fällandenstrasse 22

Unsere ältesten Einwohner

Lorenzi Klara	26.10.1898	Fällandenstrasse 22
Hasler-Pleissinger Margaretha	19.11.1898	Usterstrasse 54
Zraggen-Gisler Martha	19.11.1898	Fällandenstrasse 22
Meier-Leuthold Klara	6.12.1898	Untere Geerenstrasse 4
Günthardt-Bassi Teresina	21.12.1898	Im Leisibühl 41
Bader-Wolf Albert	14. 4.1899	Obere Geerenstrasse 60
Kuhn-Römer Frieda	13. 5.1899	Kurvenstrasse 6
Müller-Meyer Jakob	16. 5.1899	Gumpisbuelstrasse 19
Klingler-Müller Bertha	21. 5.1899	Fällandenstrasse 24
Rissle-Steiner Anna	11. 6.1899	Wallisellenstrasse 16
Rohner-Wehrlin Louisa	13. 7.1899	Hermikon
Näf-Pfenninger Bruno	17. 7.1899	Kunklerstrasse 32
Imhof-Ruch Berta	4.10.1899	Untere Zelglistrasse 2
Ziegler-Aumüller Johann	14.11.1899	Rotbuchstrasse 42
Bocco-Thieme Marguerita	14.12.1899	Strehlgasse 26
Lüthi-Gäng Werner	25.12.1899	Fällandenstrasse 22
Rohner-Appenzeller Rudolf	30.12.1899	Wallisellenstrasse 8
Hotz-Denzler Olga	5. 2.1900	Neuhausstrasse 11
Egloff-Dunkel Maria	26. 2.1900	Höglerstrasse 55
Keller Luise	28. 2.1900	Bettlistrasse 27
Bonomo-Tanner Martha	24. 3.1900	Glattquai 5
Spaar-Rietmann Anna	11. 4.1900	Birkenweg 19
Leonhard-Herzig Konrad	2. 5.1900	Fällandenstrasse 22
Morf-Brütsch Wilhelmine	3. 5.1900	Fällandenstrasse 22
Bätscher-Tschanz Lina	6. 6.1900	Fällandenstrasse 22
Hochstrasser-Werder Marie	9. 6.1900	Fällandenstrasse 22
Assfalk Elsa	10. 6.1900	Ringwiesenstrasse 17
Rossin-Bonato Maria	30. 6.1900	Stettbachstrasse 56
Schenkel Heinrich	11. 7.1900	Fällandenstrasse 22
Hochstrasser-Amsler Frieda	29. 7.1900	Wilstrasse 7
Widmer-Egger Agnes	30.11.1900	Arnold-Isler-Strasse 2
Bohnenblust-Schmid Ernst Dr. phil.	29.12.1900	Tennried 8
Wüthrich-Mohler Margarita	2. 1.1901	Fällandenstrasse 24
Platzer Anna	5. 1.1901	Zürichstrasse 50
Frei Elise	9. 1.1901	Kirchbachstrasse 18

Unsere ältesten Einwohner

Scheurer-Kern Maria	16. 1.1901	Überlandstrasse 341
Bischofberger-Bär Pius	17. 1.1901	Im Langacker 5
Trachsler-Müller Sophie	21. 1.1901	Glärnischstrasse 28
Frey-Stucki Elsa	29. 1.1901	Finkenweg 4
Rusch-Jud Barbara	22. 2.1901	Glärnischstrasse 20
Utzinger-Schlumpf Lina	26. 2.1901	Alte Gfennstrasse 70
Widmer-Bräm Anna	28. 2.1901	Überlandstrasse 340
Giger-Lutz Josef	24. 3.1901	Fällandenstrasse 22
Huber-Held Walter	28. 3.1901	Heugatterstrasse 21A
Kunz-Schlick Hildegard	4. 4.1901	Claridenstrasse 22
Meier Johannes	12. 4.1901	Fällandenstrasse 22
Berliat-Muffler Albert	13. 4.1901	Sonnenbergstrasse 33
Del Torchio-Hess Paul	20. 5.1901	Föhrlibuckstrasse 18
Stoll-Stuber Wilhelm	3. 6.1901	Falkenstrasse 1
Angst-Heller Bertha	7. 6.1901	Grünenstrasse 40
Keller Edwin	20. 6.1901	Birchlenstrasse 41
Voser-Moreillon Hans Dr. med. dent.	16. 7.1901	Neuhofstrasse 29
Schmidt-Fridöri Emil	24. 7.1901	Rechweg 12
Schoch-Trüb Klara	4. 8.1901	Fällandenstrasse 22
Preisl Maria	13. 8.1901	In der Grüze 18
Männle-Dieringer Magdalena	15. 8.1901	Fällandenstrasse 22
Benninger-Gut Lilly	21. 8.1901	Fällandenstrasse 22
Küderli Elisa	24. 8.1901	Fällandenstrasse 22
Wildeisen-Bergamini Irma	3. 9.1901	Ringwiesenstrasse 17
Antenen-Meier Rosa	25. 9.1901	Fällandenstrasse 24
Gull-Sippel Hedwig	15.10.1901	Fällandenstrasse 24
Du Bois-Beckmann Charlotte	16.10.1901	Zürichstrasse 55
Herrli-Zweidler Rosa	5.11.1901	Fällandenstrasse 22
Weber-Marti Lina	19.11.1901	Fällandenstrasse 4
Walder-Neidhart Adolf	22.11.1901	Buenstrasse 26
Eggenberger-Wälle Maria	25.12.1901	Wilstrasse 61
Zimmermann-Berchtold Peter	20. 1.1902	Fällandenstrasse 22
Müller Emma	16. 2.1902	Alpenstrasse 27
Filli-Mächler Anna	21. 2.1902	Grundstrasse 24
Meier-Bär Rudolf	1. 3.1902	Bühlwiesenstrasse 20

Unsere ältesten Einwohner

Hungerbühler-Rasmussen Hans	9. 3.1902	Alte Gfennstrasse 36
Becker-Wägeli Klara	15. 3.1902	Bettlistrasse 40
Pfister-Städeli Lydia	16. 3.1902	Fällandenstrasse 22
Rauber-Koch Ruth	29. 3.1902	Fällandenstrasse 22
Reber-Bächler Rosa	12. 4.1902	Fällandenstrasse 22
Zahner-Koch Simon	19. 4.1902	Gfennstrasse 26
Baer-Grau Ingeborg	17. 5.1902	Alte Schwerzenbachstrasse 6
Hausammann-Joos Konrad	20. 5.1902	Wilstrasse 90
Schärer-Benz Emma	2. 6.1902	Churfirstenstrasse 28
Noser Emma	6. 6.1902	Fällandenstrasse 24
Trüb Ella	22. 6.1902	Arkadenweg 5
Surber-Süri Emma	6. 7.1902	Wilstrasse 19
Heyer-Linder Frieda	15. 7.1902	Kunklerstrasse 5
Kohler-Ebi Fritz	28. 7.1902	Feldhofstrasse 6 B
Gosztonyi-Pilitz Alice	30. 7.1902	Usterstrasse 77
Bräm Jakob	5. 8.1902	Fällandenstrasse 24
Giger-Lutz Mathilde	6. 8.1902	Fällandenstrasse 24
Frech Max	23. 8.1902	Kasernenstrasse 10
Gamba Elsa	2. 9.1902	Fällandenstrasse 24
Heiz-Fontana Charlotte	14. 9.1902	Wilstrasse 88
Hobi-Rütschi Margaretha	14. 9.1902	Bachstrasse 2
Rümbeli-Gross Paul	30. 9.1902	Grossackerstrasse 8
Grether-Spicher Theresia	2.10.1902	Kriesbachstrasse 6
Habegger Anna	4.10.1902	Fällandenstrasse 22
Landtwing-Thürig Lina	5.10.1902	Im Langwil 7
Bianchi-Taubinger Teresa	10.10.1902	Frickenstrasse 24
Altherr-Weishaupt Johannes	13.10.1902	Arnold-Isler-Strasse 5
Brüngger-Gossweiler Robert	13.11.1902	Fällandenstrasse 22
Bernhauser Luise	23.11.1902	Fällandenstrasse 22
Ruff-Weiss Franz	25.11.1902	Rosenstrasse 12
Schneider Anna	26.11.1902	Fällandenstrasse 22
Trösch-Tobler Emma	27.11.1902	Fällandenstrasse 22
Albrecht-Jacks Urte	10.12.1902	Fällandenstrasse 24
Schmucki Alice	15.12.1902	Gartenstrasse 5
Hunziker-Häfeli Elsa	19.12.1902	Tennmoosstrasse 16

Unsere Verstorbenen

Dübendorfer Einwohner,

verstorben in der Zeit vom 1. Oktober 1986 bis 30. September 1987

Zimmermann-Spahni Flora Anna, Zürichstrasse 70	4. 1.1902	5.10.1986
Rutz-Bohren Marianna, Usterstrasse 86	20. 7.1911	8.10.1986
Reginato Antonio Hans, Alte Gfennstrasse 8c	11. 1.1927	13.10.1986
Frischknecht-Rechsteiner Fanny, Fällandenstrasse 22	23. 8.1901	20.10.1986
Hübscher René Marcel, Bühlwiesenstrasse 5	19. 5.1934	21.10.1986
Peter Paul August, Fällandenstrasse 24	6. 2.1902	23.10.1986
Kropf-Auer Martha, Kriesbachstrasse 4	10. 3.1939	1.11.1986
Egli Johann Heinrich, Fällandenstrasse 22	19. 9.1905	5.11.1986
Kohler-Leuthold Aline, Dietlikonstrasse 11	19. 6.1903	5.11.1986
Weber-Stahel Ida, Sonnenbergstrasse 11	10.12.1910	6.11.1986
Schneider Fritz Emil, Wilstrasse 87	1. 4.1907	9.11.1986
Bäggli Hermann Ernst, Im Langstuck 15	15. 1.1911	10.11.1986
Herter Reinhold, Riedweg 11	6. 5.1909	11.11.1986
Rey-Niederberger Elisa, Im Türli 5	13. 7.1906	12.11.1986
Grossenbacher-Frieden Esther Elisabeth, Wangenstrasse 67	14. 6.1914	14.11.1986
Fuchs-Künzler Ida, Oberdorfstrasse 65	16. 3.1914	27.11.1986
Ernst Hugo Albert, Alte Gfennstrasse 50	9. 5.1901	28.11.1986
Maritz-Gerber Klara, Heugatterstrasse 21a	8.12.1923	5.12.1986
Jenny-Laager Rosa, Wilstrasse 2	9. 2.1901	7.12.1986
Mauchle-Kohler Marta Katarina, Grossackerstrasse 5	15. 9.1916	7.12.1986
Gamper Urs, Wangenstrasse 59	8. 5.1957	8.12.1986
Canellas Simon Jaime, Fällandenstrasse 22	12. 2.1901	12.12.1986
Egli-Kaufmann Selma, Fällandenstrasse 22	27. 5.1908	14.12.1986
Selinger Alfred, Raubbühlstrasse 11b	26. 5.1928	14.12.1986
Rohner Jakob, Tödistrasse 5	10. 3.1910	27.12.1986
Fischer Albert, Neuhausstrasse 41	23. 2.1935	27.12.1986
Pichler Willibald, Stettbachstrasse 5	16.10.1929	28.12.1986
Gloor Alfred, Oskar-Bider-Strasse 1	21. 6.1919	4. 1.1987
Steiner-Sippel Margaretha Frieda, Fällandenstrasse 22	18. 4.1899	4. 1.1987
Gleichenauf-Egli Anna, Im Langacker 6	5.11.1913	5. 1.1987
Less Werner, Im Tobelacker 9	18.12.1916	7. 1.1987

Unsere Verstorbenen

Bühler Jakob, Alte Landstrasse 1	31. 3.1932	9. 1.1987
Feller Hans, Bergstrasse 2	3. 6.1908	11. 1.1987
Huber Viktor, Wasserfurrenstrasse 13	5. 2.1915	13. 1.1987
Amaral Fernando, Neugut 5	19. 8.1970	12. 1.1987
Ziesack Josef Ferdinand, Zürichstrasse 77	25. 6.1909	19. 1.1987
Zweidler-Nyfelner Mina, Wallisellenstrasse 49	18. 6.1907	19. 1.1987
Vorlet Jean-Benoît, Frickenstrasse 16	1. 4.1915	20. 1.1987
Schnewlin-Diethelm Alice, Eichstockweg 6	1. 4.1905	20. 1.1987
Stettbacher-Mosimann Anna Selina, Meisenrain 17	29. 8.1899	24. 1.1987
Rissle Karl, Wallisellenstrasse 16	4. 8.1903	29. 1.1987
Spalinger-Güttinger Gertrud, Bühlwiesenstrasse 22	27. 5.1913	30. 1.1987
Gallian-Martoglio Petronella, Fällandenstrasse 24	26. 8.1900	31. 1.1987
Manfrin Angelo, Zürichstrasse 87	3. 6.1920	2. 2.1987
Kleinpeter Alwin, Grundstrasse 31	16.12.1900	4. 2.1987
Steiner-Ruef Ruth, Grünenstrasse 3	20. 3.1927	4. 2.1987
Langel-Ternoschegg Hildegard, Gärtnerstrasse 8	31. 1.1927	5. 2.1987
Stoeklin Friedrich, Zürichstrasse 23	30. 7.1901	6. 2.1987
Fürst Jakob, Alte Oberdorfstrasse 47	22. 6.1918	11. 2.1987
Akermann Franz Josef, Zeisigweg 2	26. 7.1928	15. 2.1987
Schmid-Perrenoud Thérèse Antoinette, Kriesbachstrasse 14	20. 5.1923	17. 2.1987
Furtner-Theisen Hedi-Margarete, Kasernenstrasse 7	3.10.1948	19. 2.1987
Mattmüller-Winter Lina, Schützenrütistrasse 5	7. 1.1896	24. 2.1987
Hofmann-Meier Susanna, Marktgasse 21	15. 1.1904	24. 2.1987
Lehmann-Hautz Wilhelmine, Ringwiesenstrasse 17	27. 7.1910	23. 2.1987
Lutz Hans, Amselweg 2	21. 1.1933	2. 3.1987
Lepper Albert, Gumpisbühlstrasse 29	19. 8.1930	28. 2.1987
Stäubli Rudolf, Überlandstrasse 205	30. 9.1921	2. 3.1987
Bernet Joseph Albert, Bahnhofstrasse 64	14. 7.1938	3. 3.1987
Gracovetsky Serge, Im Winkel 5	13. 6.1907	3. 3.1987
Menrat Antun, Amselweg 4	24. 9.1912	6. 3.1987
Isliker Karl, Alpenstrasse 25	16.11.1891	12. 3.1987
Kümin Leo, In der Grütze 7	6. 5.1928	15. 3.1987
Köppli-Zeller Klara Katharina, Fällandenstrasse 22	15.12.1898	16. 3.1987
Stähli-Vogt Paula, Usterstrasse 55a	15. 1.1901	23. 3.1987
Pfaffhauser-Rüegger Ida, Fällandenstrasse 22	24.10.1894	23. 3.1987

Unsere Verstorbenen

Denzler Hermann Heinrich, Fällandenstrasse 22	9. 2.1905	26. 3.1987
Kaiser Willy, Alte Gfennstrasse 27	26. 6.1915	27. 3.1987
Egloff Edith Heidi, Höglerstrasse 55	18.11.1927	27. 3.1987
Zihlmann Viktor Leo, Usterstrasse 21	17. 4.1930	26. 3.1987
Marty Priska Ines, Höglerstrasse 47	18. 4.1968	29. 3.1987
Bernet-Ramsauer Nelly, Bahnhofstrasse 64	1. 5.1935	28. 3.1987
Raiser-Bobsien Ilse Anna Alice, Heugatterstrasse 41	13.11.1930	3. 4.1987
Siegrist Adele, Glärnischstrasse 41	3. 9.1896	3. 4.1987
Tobler-Grütter Marie Hedwig, Sonnenbergstrasse 10	7.12.1903	4. 4.1987
Maritz Christian, Heugatterstrasse 21a	2. 1.1948	12. 4.1987
Wagner Martin Markus, Tichelrütistrasse 6	16. 8.1964	12. 4.1987
Bonalli Guido, Glärnischstrasse 21	12.12.1911	15. 4.1987
Müller Hans, Gumpisbuelstrasse 19	17. 2.1913	18. 4.1987
Schreiber Oskar, Birchlenstrasse 37	12. 3.1922	1. 5.1987
Zaugg Alfred, Glärnischstrasse 46	2.12.1933	16. 5.1987
Hauser Wilhelm, Rechweg 24	7. 3.1924	21. 5.1987
Frey-Kaiser Alice, Alte Gfennstrasse 27	22. 3.1909	28. 5.1987
Baumann Hans, Churfürstenstrasse 22	22. 3.1901	29. 5.1987
Thoma Fritz, Wangenstrasse 85	30. 3.1926	4. 6.1987
Bär Thomas Jonathan, Alte Schwerzenbachstrasse 6	3.12.1913	9. 6.1987
Zimmermann-Berchtold Elisabetha, Fällandenstrasse 22	27. 2.1901	13. 6.1987
Rutishauser-Waldvogel Katharina Elvira, Saatwiesenstrasse 26	27.11.1897	16. 6.1987
Kammerer-Hochreutener Aloisia, Kirchbachstrasse 17	17. 3.1899	21. 6.1987
Zweidler Emma, Fällandenstrasse 22	15.11.1891	21. 6.1987
Leuenberger-Töngi Frieda Maria, Höglerstrasse 53	15. 1.1912	27. 6.1987
Ranaweera-Schlosser Gabriela, Zeisigweg 2	6. 7.1960	28. 6.1987
Speck Hans Jürg, Kunklerstrasse 20	15. 7.1949	29. 6.1987
Zurmühle-Fischer Barbara Elisabeth, Zürichstrasse 52	23.12.1943	6. 7.1987
Staub-Geissbühler Marie, Fällandenstrasse 22	6. 3.1902	8. 7.1987
Aeberli Johann Heinrich, Fällandenstrasse 24	8. 7.1904	11. 7.1987
Good Josef Alois, Strehlgasse 22	5.10.1924	16. 7.1987
Kammerer-Gallus Rosa Maria, Stettbachstrasse 53	15. 6.1904	16. 7.1987
Reich Maria Elisabetha, Fällandenstrasse 22	17.11.1904	17. 7.1987
Biber Albert, Zipartenstrasse 53	14. 9.1904	19. 7.1987
Stuker-Baumann Alice Bertha, Neuweg 12	12. 9.1913	19. 7.1987

Unsere Verstorbenen

Keller-Dünner Johanna Bertha, Frickenstrasse 21	25.12.1918	20. 7.1987
Ott Beatrice Eliane, Kurvenstrasse 17	7. 2.1956	21. 7.1987
Rüegger-Robmann Henriette Anna, Bettlistrasse 38	25. 7.1894	30. 7.1987
Füchslin-Bächtiger Magdalena, Fällandenstrasse 22	23. 6.1892	3. 8.1987
Rüegg-Gehring Anna, Ringwiesenstrasse 17	27. 1.1891	5. 8.1987
Rode Lothar Ulrich, Höglerstrasse 17	28.11.1966	5. 8.1987
Kneuslin Wilhelm Gotthilf, Fällandenstrasse 22	5. 7.1895	10. 8.1987
Bachmann-Friedli Ida, Wilstrasse 93	3.10.1904	10. 8.1987
Hächler-Gyger Annemarie, Saatwiesenstrasse 22	24. 9.1947	13. 8.1987
Lüscher Oskar, Tennmoosstrasse 14	1. 5.1911	17. 8.1987
Weisskopf-Laupper Désirée Renée, Wasserfurrenstrasse 13	18.10.1926	18. 8.1987
Gastl Anna Gertrud, Fällandenstrasse 22	24. 2.1901	18. 8.1987
Iubatti-De Marco Prassede, Hurdackerstrasse 3	2. 5.1912	20. 8.1987
Lehmann-Wenzelburger Elsa Luise, Claridenstrasse 24	15. 3.1909	23. 8.1987
Loosli Friedrich, Fällandenstrasse 22	21. 3.1897	23. 8.1987
Vokac Jaromir, Stettbachstrasse 56	20. 1.1922	24. 8.1987
Gugelmann Friedrich, Gumpisbuelstrasse 13	24.10.1919	26. 8.1987
Schüpbach Willi Paul Alfred, In der Fuchshütte 7	25. 2.1912	26. 8.1987
Huber Hermann, Gumpisbuelstrasse 21	8.11.1913	4. 9.1987
Schwarb-Berger Agnes, Lerchenweg 3	17.10.1907	5. 9.1987
Schneider Hans Walter, Adlerstrasse 12	8. 6.1953	12. 9.1987
Rutschi Franz, Zürichstrasse 51	27.10.1954	15. 9.1987
Mor Luigi, Höglerstrasse 35	23. 6.1913	19. 9.1987
Inderkummen-Näf Frieda, Im Schatzacker 9	18. 9.1923	19. 9.1987
Flückiger-Rösch Emma, Fällandenstrasse 22	7.10.1893	24. 9.1987
Müller-Bütikofer Marie Julia, Fällandenstrasse 22	16. 4.1907	24. 9.1987
Bahari-Grob Anna Lina, Bühlwiesenstrasse 20	28. 8.1905	25. 9.1987
Hugelshofer Otto, Im Trübacker 3	2.12.1906	25. 9.1987
Buri René, Finkenweg 11	25. 8.1935	29. 9.1987
Tamburini-Soldini Elvezia, Wangenstrasse 4	19.11.1922	30. 9.1987

Dübendorf in Zahlen

Bevölkerung

	1976	1984	1985	1986
Lebendgeborene	260	249	226	223
Gestorbene	108	126	109	127
<i>Geburtenüberschuss</i>	152	123	117	96
Zugezogene	2 178	1 984	2 147	2 141
Weggezogene	2 624	2 290	2 360	2 149
<i>Wanderungsgewinn</i>	—	—	—	—
<i>Wanderungsverlust</i>	446	306	213	8
<i>Gesamtzunahme</i>	—	—	—	88
<i>Gesamtabnahme</i>	294	183	96	—
<i>Bevölkerungsbestand am Jahresende</i>	20 150	20 308	20 195	20 283
Davon Ausländer	4 195	3 971	3 861	3 932

Grundbesitz

<i>Handänderungen</i> (Freihandverkäufe, Zwangsverwertungen usw.)	334	140	161	223
Umsatz in Millionen Franken	56,037	66,176	131,823	118,621

Hypothekarverkehr in Millionen Franken

Neuerrichtete Grundpfandrechte	79,393	108,250	146,130	125,734
Gelöschte Grundpfandrechte	33,725	32,682	45,582	51,257
Hypothekenbestand am Jahresende	795,074	1281,757	1382,305	1456,782

Betreibungen

Zahlungsbefehle	4 008	4 348	4 326	4 486
Hievon Steuerbetreibungen	676	809	890	809
Rechtsvorschläge	870	710	765	761
Pfändungen	1 348	1 098	1 125	1 120
Verwertungen	369	503	481	507
Eingetragene Eigentumsvorbehalte	117	55	47	40
Retentionen	84	58	38	54

Dübendorf in Zahlen

Wohnungsbau

	1976	1984	1985	1986
Erteilte Baubewilligungen	43	37	30	37
Davon für Einfamilienhäuser	32	9	11	23
Baubewilligte Wohnungen	176	101	192	126
Erstellte Wohnungen	28	33	122	158

Gebäudeversicherung

Versicherungssumme in Millionen Franken	328,493	2 539,000	2 539,580	2 577,599
Prämien in Franken	872 870	1 269 500	1 142 811	1 159 919

Schulen

Primarschüler zu Beginn des Schuljahres

Knaben	1 012	634	626	591
Mädchen	932	625	601	581
Total Primarschüler	1 944	1 259	1 227	1 172

Oberstufenschüler zu Beginn des Schuljahres

Knaben	499	372	324	311
Mädchen	474	372	341	299
Total Oberstufenschüler	973	744	665	610

Öffentliche Dienste

Wasserversorgung

Wasserverbrauch in m ³	3 124 705	2 852 510	2 839 584	2 762 502
Maximale Tagesabgabe in m ³	16 362	11 159	10 595	12 432
Mittlere Tagesabgabe in m ³	8 537	7 815	7 779	7 568

Elektrizitätswerk

Energieumsatz in Millionen kWh	58,578	83,141	85,266	91,092
--------------------------------	--------	--------	--------	--------

Gasversorgung

Gesamtumsatz in Millionen kWh	—	52,002	52,410	70,584
-------------------------------	---	--------	--------	--------

Dübendorf in Zahlen

Verkehr

	1976	1984	1985	1986
<i>SBB-Bahnhof</i>				
Einnahmen aus Personenverkehr in Franken	2 216 000	3 159 000	3 506 000	3 641 038
Beförderte Gütermenge in Tonnen	58 232	62 399	58 595	67 793
<i>PTT</i>				
Wertzeichenverkauf und Barfrankierung in Franken	2 734 114	5 944 688	6 503 598	7 182 872
Uneingeschriebene Briefe in 1000 Stück				
Versand	3 969	4 852	5 062	5 328
Empfang	7 500	9 858	10 085	10 759
Stücksendungen (Paketpost), Versand	546 874	805 073	959 592	1 015 982
Stücksendungen (Paketpost), Empfang	419 326	655 833	695 275	734 656
Anzahl Einzahlungen und Auszahlungen	592 871	599 256	630 753	770 461
Anzahl Telegramme	4 372	5 261	5 013	5 055
Anzahl Telefonteilnehmer	9 168	10 908	11 109	11 622
Anzahl Eilsendungen, Briefe und Pakete	—	—	—	55 047

Steuergrundlagen

<i>Natürliche Personen</i>				
Einkommen in Millionen Franken	305,749	451,715	479,097	487,223
Vermögen in Millionen Franken	679 061	1 031,174	1 107,515	1 249,062
<i>Juristische Personen</i>				
Ertrag in Millionen Franken	13,186	23,871	27,248	34,520
Kapital in Millionen Franken	191,481	270,090	299,972	323,122
Gesamtgemeindesteueransatz in Prozenten	144	ref. 121 kath. 121	121 121	121 121

Gemeindefinanzen

Im Kanton Zürich führen die Gemeindegutsverwaltungen seit 1986 ihre Jahresrechnungen aufgrund des neuen, einheitlichen Rechnungsmodells. Vorjahreswerte sind früheren Heimatbüchern zu entnehmen.

	1986
<i>Laufende Rechnung Politische Gemeinde</i>	
Ertrag	76 290 569
Davon Gemeindesteuern	29 912 320
Grundstückgewinnsteuern/Handänderungssteuern	6 291 157
Aufwand	70 427 401
Ertragsüberschuss	5 863 168
<i>Investitionen im Verwaltungsvermögen Politische Gemeinde</i>	
Einnahmen	1 752 189
Ausgaben	11 034 740
Nettoinvestitionen	9 282 551
<i>Abschreibungen auf dem Verwaltungsvermögen Politische Gemeinde</i>	
Insgesamt	3 349 984
Davon zusätzliche	774 084
<i>Verwaltungsvermögen am Jahresende</i>	
Politische Gemeinde, inkl. Primarschule, Städtische Werke	22 760 143
Oberstufenschule	796 685
<i>Spezialfinanzierungen am Jahresende</i>	
Politische Gemeinde, inkl. Primarschule, Städtische Werke	20 712 861
<i>Investitionen im Finanzvermögen</i>	
Einnahmen	811 420
Ausgaben	592 744
Einnahmenüberschuss	218 676
<i>Eigenkapital am Jahresende</i>	
Politische Gemeinde, inkl. Primarschule, Städtische Werke	13 909 524
Oberstufenschule	1 436 463
Reformierte Kirchgemeinde	2 672 633
Katholische Kirchgemeinde	5 691 367

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zum neuen Heimatbuch	3
Die Zürcher S-Bahn und die Rolle Dübendorfs	5
Die Unterführung Oskar-Bider-Strasse	75
Kunstsinn und Kunstgeschmack – Galerien in Dübendorf	89
Leben mit dem Lärm	101
Die Zürcher Kantonalbank in Dübendorf	111
Gesundheitsbetreuung in Dübendorf	137
Man soll alles so einfach machen wie möglich, aber nicht einfacher	153
Kirchliches Leben	167
Kulturelles	172
Von unseren musikalisch aktiven Vereinen	184
Dübendorfer Bilder	198
Aus unserer Privatwirtschaft	218
Sport-Chronik	228
Nachrufe	235
Bemerkenswerte Ereignisse	239
Abstimmungen und Wahlen	243
Unsere ältesten Einwohner	246
Unsere Verstorbenen	251
Dübendorf in Zahlen	255
Inhaltsverzeichnis	259
Autoren, Illustrationsnachweis	260

Autoren, Illustrationsnachweis

Ruth Ahrens, Anwandelstrasse 9,
8307 Effretikon
Ueli Angst, Rotbuchstrasse 17
Ruedi Attinger, Meisenrain 12
Herbert Eisenring, Frickenstrasse 27
Ernst Egli, Leepüntstrasse 5
Trudi Filli, Sonnenbergstrasse 30
Max Frühauf, Kriesbachstrasse 70
Margrit Grossenbacher, Überlandstrasse 229
Bruno Hächler, Heinrichstrasse 1,
8610 Uster
Dr. Alfred Keller, Hermikonstrasse 25
Max Korthals, Im Winkel 6
Hansjörg Klossner, Hotzenweid-
strasse 53c, 8330 Pfäffikon
Verena Kurmann, Hermikonstrasse 19
Werner Loeffel, Lägerstrasse 3

Heinrich Lutz, Frickenstrasse 31
Dr. Sven Michelsen, Leepüntstrasse 18
Alfred Rutishauser, Grünenstrasse 34
Margrit Senn, Zwinggartenstrasse 15
Ernst Schläpfer, Kunklerstrasse 4
Hubert G. Schmid, Im Leisibühl 27
Martin Schwyzer, Sunnhaldenstrasse 24a
Dr. Ernst Sturzenegger,
Sunnhaldenstrasse 18c
Roger Tittel, Kreuzbühlstrasse 5a
Hans-Felix Trachsler, alte Gfennstrasse 34
Elisabeth Weber, Bachtelweg 7
Dr. Rudolf Wegmann, Rütistrasse 35
Werner Zuber, Langensteinen-
strasse 4, 8057 Zürich
Kurt Züger, Bachtelweg 8
Ueli Zumstein, Birchlenstrasse 16

Fotos und Zeichnungen

Alfred Keller Seite 15;
Heinrich Lutz 22, 45, 59, 61, 65
Bundesamt für Militärflugplätze
23, 30, 31, 103, 110, 199, 206
Martin Bucher 170, 203
Max und Dinanda Frühauf 80, 81, 84, 85
Christenstube VVD 119, 139, 141
Hans Aebersold 151
Christophe Vorlet 155

Peter Hässig 156, 163
Herbert Eisenring 167
Roger Tittel 173, 174, 175
Bruno Hächler 181
Hansjörg Egger 200, 201, 208
Beni Sibold 209
Thomas Eichenberger 210
Werner Ziörjen 211
Hans-Felix Trachsler alle übrigen

Farblithographien

Daniel Straumann AG, Dielsdorf

Lithos, Satz und Druck

Akeret AG, Druck und Verlag, Dielsdorf

