

Heimatbuch

Düben Dorf 1955



berlat

H E I M A T B U C H D Ü B E N D O R F 1 9 5 5

9. Jahrgang

Herausgeber:

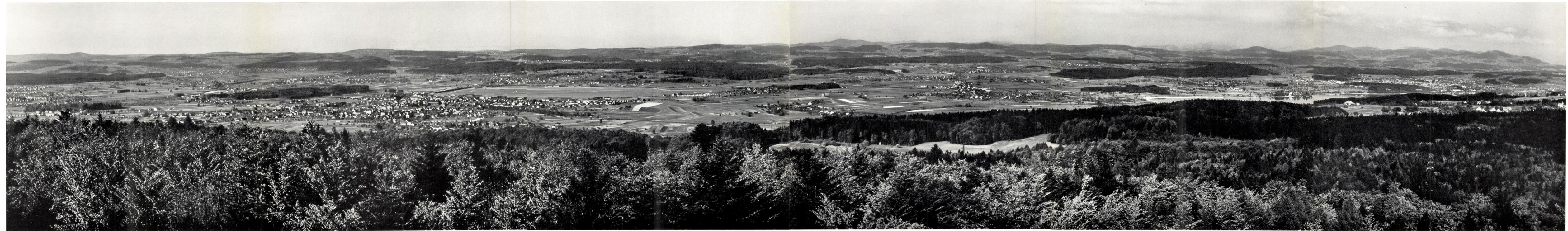
Verkehrs- und Verschönerungsverein Dübendorf

Redaktionskommission:

Hans Gossweiler, Gemeindepräsident

Dr. oec. publ. Max Trachsler

Ernst Pfenninger, Lehrer



Von Professor Dr. Emil Egli, Zürich

Dem vorliegenden Heimatbuch ist ein vom Loorenkopfturm aus aufgenommenes Panorama beigeheftet. Ein hervorragender Kenner und Deuter schweizerischer Landschaften interpretiert im Folgenden dieses von Otto Schait stammende Bild. Red.

Das grosszügig hingebreitete Landschaftsbild präsentiert seine volle Individualität: auffallende Weite ist mit überraschender Kleingliederung kombiniert. Die Weite liegt in der Breitenspannung des Tales vom Bildvordergrund zum Horizont. Die üblichen schweizerischen Taldimensionen scheinen hier gesprengt zu sein. Die Kleingliederung ist durch die Waldfleckung in das Bild skizziert. Grosszügigkeit der Hauptlinien und zeichnerische Fülle der Detailformen rühren gemeinsam her von der erdgeschichtlichen Vergangenheit dieser Landschaft.

Die schwungvoll durch die Länge des Bildes greifende horizontale Linierung hat doppelte Ursache: sie liegt im Bau des Felsenkörpers und in seiner Bearbeitung zugleich begründet. — Wir schauen gegen Osten über einen mächtigen Schuttfächer, den der Urrhein in zurückliegenden Jahrtausenden des Tertiärzeitalters aus den Alpen herausschaufelte. Was an unvorstellbaren Geröll- und Sandmassen den Alpen entrissen wurde, ist nordwärts (von rechts nach links im Bilde) vorgestossen und schichtweise, mit schwachem Gefälle, in Deltastruktur abgelagert worden. Die leichte Neigung des Bildhorizontes vom Schnebelhorn zum Hörnli und zum Schauenberg gebietet über die gesamte Schichtlagerung des grandiosen, nun von Vegetation und Kultur überkleideten Schuttfächers. Die Längsstreifung des Landschaftsbildes hat darin bereits ihre erste Ursache. Die modellierenden Kräfte haben ihre Arbeit diesem Schichtbau eingepasst.

Durch das breit modellierte Tal zog einst eine frühe Linth, verstärkt durch die Wasser eines westlichen Rheinarmes aus dem Walenseetal. Der Weg nach Norden war dem Fluss aber schon vorgezeichnet durch eine Senke, einen grabenförmigen Einbruch, der die Ränder des Glatttales bereits vormarkierte. Die grosszügige Gestaltung des Tales hatte damit ihren Anfang genommen. Der mächtige, in solcher Weise nordwärts kanalisierte Fluss, durch regenreiche Epochen zu starker Erosion angetrieben, tiefte das tektonisch vorgeritzte Tal weiter ein. Die Gletscher des Eiszeitalters wirkten gestaltend mit im Sinne von Ausweitung und Schuttfüllung. Der Wechsel von Eiszeiten und dazwischenliegenden Epochen der Wassererosion schufen im Bildhintergrund, am Hang der Bachtel—Allmannkette (Bachtel nahe dem rechten Bildrand), den Terrassenbau, der durch die langen, schmalen Waldbänder oder durch Reihen kurzer Waldflecken markiert ist.

Im übrigen aber ist das Landschaftsbild in seinem einheitlichen Stil ein Werk der letzten Eiszeit. Vor uns liegt Moränenlandschaft. Die Flucht der waldigen Hügel ist das Bildcharakteristikum. Einer wandernden Herde gleich ziehen sie durch das offene Tal. Die Auskämmung der Hügelrücken in die Talrichtung entspricht dem Gletscherzug, entspricht seiner Arbeitsrichtung. Schürfend zerrieb er Schutt unter seinem Leib: das Grundmoränenmaterial. Fliessend häufte er unter dem gleitenden Eisstrom diesen Schutt zu Hügeln, kämmte sie in die Talrichtung und strich sie in längliche Formen. Ihre Formverwandtschaft ist offensichtlich. Ihre nicht enden wollende Wiederholung gibt der Landschaft den überraschenden Rhythmus, den Parallelismus, der einen Hodler hätte begeistern müssen. Die Hügel heissen im Sprachgebrauch des Fachmannes «Drumlin». Das entfaltete Panorama eröffnet uns die grandioseste Drumlinlandschaft, die wir in der Schweiz zur Verfügung haben. Sie entfaltet sich namentlich der rechten (hinteren) Talflanke entlang, streicht hinter dem Greifensee und Flugplatz durch. Sternhaufenähnlich sind zwischen die waldigen Rücken die Dörfer eingestreut, in die Kulturlandmulden gebettet.

Im näheren, flacheren Talraum (unmittelbar über dem breiten Waldvordergrund) dehnt sich eine weitere geologische Musterlandschaft: als Ganzes eine sogenannte «Glaziale Serie». Landschaftlich gesehen ihr Hauptstück ist der Greifensee. Im Panorama allerdings ist sein Bild stark bedrängt durch die breit vorgreifende Terrasse von Pfaffhausen, deren Waldsaum sich in scharfer Zahnung vor dem Seespiegel abzeichnet. Der See ist die Füllung eines Gletscherbettes. Der Greifensee-arm des letzteiszeitlichen Glattalgletschers, dem Pfannenstielrand sich anschmiegend, schürfte die Muldenform, der wir den Glanz des Sees im Landschaftsbilde verdanken. Im anschliessenden Mittelstück des Bildes ist eine landschaftliche Kleinform von bildklärender Bedeutung. Am südlichen (rechten) Rande von Dübendorf liegt ein grosses, in die Sommerlandschaft leuchtendes Getreidefeld. Es ist mit seinem vorderen Ende deutlich über eine leichte Hügelchwelung gehängt. Diesem «Frickenbuck» folgt nach rechts (und nach hinten) der «Giesshübel», durch eine Baumgruppe markiert und schliesslich ein ganzes Rudel kleiner Hügel um Gfenn, mit der Lupe noch gut erkennbar vor dem Dorf und unter dem nahen «Eichholz». Dieser Hügelkranz als Ganzes ist die «Gfennmoräne», eine Stirn- oder Endmoräne des Greifenseegletscherarmes. Indem er hier auf seinem «Rückzug» in die Alpen anhielt, prägte er der Landschaft die Formen eines kräftigen Rückzugsstadiums ein. Es ist im Gesamtzusammenhang der mittelländischen Vergletscherung das Zürcher oder Seen-Stadium. Die Schmelzwasser, die hier dem Gletscher entsprangen, durchbrachen den Moränensaum an verschiedenen Stellen. Das Geflecht der wildernden Gletscherwasser breitete im Vorraum der Moräne das flache Schotterfeld aus, das zur Siedlungsbasis von Dübendorf und technisch geglättet zum Flugplatz wurde.

Als der Gletscher sich weiter zurückzog, tauchte im langsam entblösten Innenraum des Zungenbeckens zunächst die Grundmoräne auf, der Gletscherbach überdeckte sie zum Teil mit Schottern. Kleine Sumpflandschaften sind im Staubassin der Stirn- oder Endmoräne die Regel, und auch hier liegt zwischen Frickbuck und Hermikon (in der Mitte des Panoramas) das meliorierte «Riedli». — Beim fortgesetzten Abschmelzen des

Glattalglatschers muss im Raum des heutigen Greifensees eine grosse Teilpartie der Eiszunge dem Vergehen länger widerstanden haben. Während der Gletscher bereits weiter talaufwärts sich zurückzog, blieb diese Resteismasse, vielleicht in besonderem Masse von Schutt bedeckt, in ihrem Bette liegen. Sie bewahrte das Becken noch längere Zeit vor der Geröllfüllung durch den Gletscherbach. Der Gegenwart blieb so ein Seebassin erhalten.

Die glazialen Landschaften des Mittellandes mit ihrem nährstoffreichen alpinen Gletscherschutt, sind die wertvollsten Erntekammern unseres Landes. Die Felderfluren und die Dörfer mit ihren Obstbaumhainen weben in den Teppich des vorliegenden Landschaftsbildes die Motive des menschlichen Heimatwertes. Der Dörferprunk ruht in der wogenden Wälderflucht. Die Arbeit der Generationen ist der Naturlandschaft einkomponiert. Vor uns dehnt sich ein Bild der Geborgenheit des Menschlichen in jahrtausendelang gestaltetem Schöpfungsraum.

Mit Sorgfalt wirkten die erdgeschichtlichen Kräfte im Einzelnen, liessen den Gletscher ruhen, fügten wertvolles Moränenland, dehnten ein Schotterfeld, bewahrten ein Becken als Seebassin. Nährraum, sonntäglicher Seeglanz und Feld der Technik sind landschaftlich vorgezeichnet. Und während das Flugfeld jahrzehntelang magisch Dübendorf mit Paris und Rom und London kettete, ruht noch in seiner Nähe das Gehöft im Obstbaumgarten und lockt der Wald zu jener Musse, die den inneren Menschen baut.

Von PD Dr. Paul Kläui, Wallisellen

Als Wahrzeichen der Gegend erheben sich bis heute die altersgrauen Mauern der einstigen Kirche von Gfenn. Ihre sagenumwobenen Anfänge führen in die Zeit der Kreuzzüge zurück, als im Heiligen Lande jene Orden zur Pflege kranker Pilger und zum Kampfe gegen die Ungläubigen entstanden, deren bekanntester der Johanniterorden ist. Vor allem die Pflege Aussätziger, die anderswo keine Aufnahme fanden, machte sich der Orden des *hl. Lazarus* zur Aufgabe. In der Schweiz wurden zu Beginn des 13. Jahrhunderts zwei Häuser dieses Ordens gestiftet: *Gfenn* und *Seedorf* in Uri.

Wir wollen uns hier nicht mit den Anfängen dieser Lazariterhäuser befassen, die noch eingehend erforscht werden müssen, sondern mit den Leistungen eines Vorstehers, wie sie seine eigenhändigen Aufzeichnungen dartun, die heute im Staatsarchiv Basel liegen.

In Gfenn und Seedorf bestanden ursprünglich Konvente von Brüdern, im Laufe des 14. Jahrhunderts aber wurden sie abgelöst durch Frauenkonvente, die unter der Leitung je einer Meisterin standen. Die Oberleitung aber hatte ein gemeinsamer Komtur, der seinerseits dem Generalkomtur des Ordens unterstand. Zu Beginn des 15. Jahrhunderts haben sich Unordnung und Missstände in den Häusern breit gemacht, die das geistliche Leben beeinträchtigten und zum wirtschaftlichen Niedergang führten. Der Generalkomtur befahl deshalb 1413 den Schwestern einen treuen Priester von gereiftem Alter in den Orden aufzunehmen und zum Pfleger zu wählen. Am 17. April 1414 versammelten sich im Chor der Kirche zu Gfenn die Meisterinnen und Schwestern beider Häuser zur Messe und wählten anschliessend einen Komtur. Die Wahl fiel auf *Johannes Schwarber* von Eglisau. Er entstammte einer im Unterland begüterten Familie und war Kaplan zu Bülach gewesen.

Schwarber ging mit grosser Energie an sein Werk und hat über seine Anordnungen und Leistungen genau Buch geführt, nicht ohne auch auf

die bedeutenden Opfer hinzuweisen, die er persönlich für Gfenn gebracht hat. In welch trostlosem Zustand aber traf er die Oekonomie des Hauses an, als er sechs Tage nach seiner Wahl eine erste Bestandesaufnahme machte! Er berichtet darüber:

«Och sol man wissen ze den selben ziten, als ich har kommen bin, da fand ich dis gotzhus also bloss und arm mit win und mit korn, das der convent kumberlich mocht hinbracht werden untz (bis) ze den künftigen früchten. Darzuo ouch solt das gotzhus gelten 81 lib. den. (Pfund), do schuld gen schuld abgezogen und gerechnot ward».

Reichten also Korn und Wein kaum für die wenigen Monate bis zur Ernte, so stand es mit dem Geld nicht besser, denn «enkein barschaft, pfenning klein nach gross, ward mir nicht enpfolhen nach ingeantwürt, weder lützel (wenig) nach vil». Bei den Schulden von 81 Pfund handelte es sich zum Teil um laufende Ausgaben. 4 Pfund hatte Heini Wirtz für Grautuch zu gute, 7 Pfund der Schuhmacher, 30 Schilling der Färber. Schwarber hatte selbst rund 12 Pfund und etwas Frucht vorschliessen müssen.

Schon nach sechs Jahren hatte der Komtur das Haus Gfenn saniert, und als er am 27. Juli 1420 in Anwesenheit des Leutpriesters Konrad von Dübendorf, des Landvogts von Greifensee, Johannes von Itschnach, und Rudolf Oeris abrechnete, konnte er stolz feststellen: «Und als man schuld gen schuld gerechnot hat, so belibt dz gotzhus gar nieman nicht schuldig uff disen hütigen tag». Um dieses Resultat zu erzielen, hatte er auch keine Güter versetzen oder verkaufen müssen. Mehr noch: das Haus hatte nun 40 Malter Fruchtvorräte «in dem kasten» und dazu einen Vorrat an Kernen, der bis Weihnachten reichte. Im Keller lagen mindestens 70 Eimer (ca. 80 hl) Wein des Jahrganges 1419. Dazu kam noch die gegenwärtige Ernte, der «ganze bluomen ungetröschten korn und haber, so vil als des gotzhus eigner pfluog des jars erbuwen hat». Bald hatte man auch den diesjährigen Ertrag der Klosterreben und dann die eingehenden Martinizine zu erwarten. Noch günstiger schloss dann die 1429 in Gegenwart des Zürcher Bürgermeisters Jakob Glenter abgelegte Rechnung, die einen Vorrat (in bar oder Restanz) von rund 80 Mütt

Kernen, 14^{1/2} Malter Haber und 54 Eimer Wein sowie eine Barschaft von 38 Pfund 4 Schilling auswies.

Diese Leistung des Reorganisators ist umso erstaunlicher, als man vernimmt, dass sie im Zeichen recht ungünstiger Zeitverhältnisse stand:

«Es ist ouch ze wissen, dz das selb vergangen zit, als ich commedator gewesen bin, stränge, herte jar gewesen sind und nicht vil frucht wurden. Und was ouch nicht guoter frid in dem land also, dz des gottshuses güter gewüst wurden und verbrent».

Die Reben erfroren viermal, «also das man die gantzlich usschlahen und von nüwem wider uf muost bringen mit grossen kosten und das gotzhus ze ieklichem mal by 100 lb. davon schaden empfangen hat». In diesen Jahren waren aber auch noch verschiedene Steuern zu entrichten: «zwo stüren ünserm herren dem küng», drei Steuern an den Bischof zu Konstanz und 1421 eine Steuer an die Zürcher Obrigkeit zur Finanzierung ihrer Hilfstruppe im Hussitenkrieg.

Die Reorganisation Schwarbers bestand aber nicht nur in sparsamem Haushalt, Abbezahlen von Schulden und kaufmännischer Rechnungsführung, sondern auch in vorausblickenden Massnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Grundbesitzes, für die erhebliche Mittel aufgewendet wurden. Vor allem wurden auf auswärtigen Gütern neue Häuser gebaut oder es wurden Häuser von einem Gut auf das andere versetzt. Das war bei den damaligen Holzhäusern ohne weiteres möglich. Man konnte sie am einen Ort abbrechen und am anderen wieder aufstellen. Deshalb rechnete man sie zum beweglichen Gut. So berichtet er: «Item ein knechthus kouften wir ze Uosikon und furten dz har, ward ouch hie wider ufericht und gebuwen».

Auf dem Hof Seuzach liess er ein neues Haus bauen, zu Herrliberg das Haus verbessern, «ein nüw stuben, zwo kamer uff enander und das tachwerk» neu machen. Zu Hegnau wurden zwei neue Häuser gebaut, zu Hermikon das bestehende verbessert und eines daran gebaut. Ein Haus von Fällanden wurde nach Gfenn versetzt. Doch Schwarber war auch darauf bedacht, Kirche, Konventhaus und Wirtschaftsgebäude in Gfenn zu verbessern. Die Trotte wurde «gantzlich mit aller zugehörden nüw

gemachtet, dann allein usgenommen dz trothet», auch das Pfisterhaus (Bäckerei) wurde neu aufgeführt. In der Küche führte man grössere Maurerarbeiten durch. Im Konventgebäude verbesserte man Laube, Abtritt und Ziegeldach. Auch die Kirche wurde neu gedeckt, wofür man 8000 Ziegel von Winterthur bezog. Im Glockentürmchen baute man einen neuen «crützboum» ein, auch machte man «einen nüwen underzug in der kilchen... under das tachwerk». Zwischen Kirche und Konventhaus errichtete man ein neues Sommerhaus.

Bedeutende Kosten wandte Schwarber auf für ein neues Komturhaus. Er führte darüber eine genaue Rechnung. Den Bau verdingte er dem Huggenberg. Das Holz wurde zu Fällanden geschlagen und hinüber geführt und «dz wasser ab geflötzet». Rüdger Müller sägte es, Hensli Kindenmann übernahm die Zimmerarbeit. Ein Ofen kostete 7 Pfund, die Fensterrahmen 15 Schilling. Die Komturei hätte diesen Bau, der auf 127 Pfund zu stehen kam, jedoch nicht selbst finanzieren können. Schwarber griff selber tief in die Tasche. Zunächst übernahm er die 12 Pfund, um die Huggenberg den Voranschlag überschritt, dann verzichtete er während fünf Jahren (seit 1414) auf sein Pfrundeinkommen und beglich weitere kleinere Rechnungen.

Es ist offensichtlich, dass ohne die ganz bedeutende finanzielle Mithilfe Schwarbers die wirtschaftliche Gesundung und Neuausstattung von Gfenn nicht möglich gewesen wäre. Er verzichtete auch während vieler Jahre auf das Pfrundeinkommen für seine Tochter Anna, die Bruders- tochter Anna und die Base Cäcilia, die ins Haus Gfenn eingetreten waren, und überliess ihm bedeutende Einkünfte, die nach dem Tode ins Eigentum der Komturei übergehen sollten. Endlich ist die Stiftung eines vergoldeten Kelchs, eines neuen Altartuches und anderer Kirchenzierden zu erwähnen. Schliesslich trug er auch die Kosten des Rittes zum Grosskomtur nach Paris und Boigny bei Orléans. Dort erreichte er den Nachlass der verfallenen «Respons», die jährlich mit 1/2 Mark Silber an den Grosskomtur zu entrichten war, wenn dieser nach Gfenn kam oder einen Vertreter schickte, und die jetzt auf 28 1/2 Mark aufgelaufen war, und darüber hinaus den dauernden Verzicht auf diese Abgabe.

Dazu nahm er sich der geistlichen Fürsorge an, was umso nötiger war, als der Konvent wegen Ungehorsams seit langem im Kirchenbann lag:

«Als diser convent gemeinlich und ouch etlich ir vorfarenden lange zit in ungehorsame gestanden warent ir obern und dem heiligen orden, darumb sy in hert und swär bänn gevallen und komen warent, da hab ich sy die toten und die lebenden geschaffet absolviert von dem obresten meister ünsers ordens, dis alles also in minem eigen kosten mit grosser arbeit und ellend.»

Allein Schwarber erntete für seine grosse Mühe nicht nur Dank bei den Frauen, so dass er ein Vermächtnis wieder rückgängig machte, weil «etlich personen dises conventz mit grosser valtscher untrüw mir gern wolten gelten die grosen trüw und früntschafft, so ich inan und gemeinem gotzhus erzögt und getan hab untz har». Die Trübung des Verhältnisses hat sich aber offenbar wieder verzogen, dieser Eintrag wurde gestrichen und das Testament, von dem gleich noch zu sprechen sein wird, zeigt seine ungeschmälerte Liebe zu Gfenn.

Zu dieser Zeit lebten folgende Schwestern daselbst: Elsi und Anna Schanolt, Margaretha und Regula Menidorf, Adelheid Stoll, Verena Störi und die drei Schwarber. Das Haus war damit nicht vollbesetzt, denn es bestanden 14 Pfründen. Ausser für die Schwestern musste das Haus noch für sieben Dienste aufkommen, es werden genannt: Hans Meier genannt Schwyzer mit einem Jahreslohn von 16 Pfund und zwei Schuhen, dann Heinrich Schwab, Cüny Abbül, Hans Bägin, die ihren Lohn zum Teil in Grautuch, Zwilch, Weisstuch, Leinen und 6—10 Schuhen bezogen; das gleiche gilt von Urban, dem Schweinehirten. Die weiblichen Bediensteten waren Greta Blind und Elsi Keller von Büel, die auch Tuch und «schu und bletz darauf» erhielten.

Schwarber stellte einen Voranschlag für die Gesamtauslagen bei 14 Schwestern und 7 Diensten auf und kam auf 314 Stuck (Rechnungseinheit für Frucht und Geld), nicht gerechnet die Auslagen für Schmied, Wagner, Schuhmacher, Schneider, Sattler, Gerber, Seiler, und «alle gastung, so dz gotzhus ouch jürlich usrichten muoss». Mit Gülten und Zinsen waren davon aber nur 153 Stuck zu decken.

Das erhaltene Rechenbuch Komtur Schwarbers ist nicht eine Rechnung über das Haus Gfenn, sondern es stellt seine persönliche Buchhaltung dar, worin er einerseits über seine Leistungen und Abrechnungen Notizen machte, anderseits aber über sein und der Tochter und Basen Vermögen Rechnung führte. Gewiss sollte nach aller Tod das ganze Gut an Gfenn fallen, aber vorher war der Erbgang nach seinem Ableben zu regeln. Er gab den beiden Anna und Cäcilia Anweisung, wie sie sich dann verhalten sollten, wie sie ihre Ansprüche sichern müssten und auch, wozu sie verpflichtet seien. Er teilte Ihnen mit, wo sich gegenwärtig seine Barschaft von 250 Gulden befand, die er jeweils einem Zürcher Bürger zur Verwahrung in «einem lädlin» gab und die eine Zeitlang bei Junker Heinrich Biberli, jetzt aber bei Chorherr Hans Meiss in Gewahrsam lag. In testamentarischen Verfügungen machte er seinen vorläufigen letzten Willen kund, behielt sich aber vor, Anweisungen wieder zu streichen, wenn er seine Meinung ändern würde. Zunächst bedachte er geistliche Institutionen, nämlich das Spital in Zürich, das Barfüsser- und das Predigerkloster daselbst, dann die St. Johanneskirche in Fällanden, die Bruderschaft in Bülach und das Bruderhaus auf dem Schleifenberg bei Bülach. Ferner führte er aus, dass er seit Jahren die Anlage eines «zitbuch», d. h. eines Jahrzeitbuches, allenfalls in zwei Bänden, zur Aufzeichnung der Seelenmessen geplant habe, auch sei seine Absicht gewesen, das Wasser aus «Grindelwisgraben» für einen Brunnen zur Komturei zu leiten. Seine Erbinnen sollten daher das bei seinem Tod ihm noch zustehende Guthaben, mindestens aber 100 Pfund, dem Hause Gfenn zur Durchführung dieser Pläne überlassen. Immerhin wollte er bestrebt sein, sie, wenn möglich, noch bei Lebzeiten zu verwirklichen und überdies auf eigene Kosten das Haus der Komturei an den Unteren Zäunen in Zürich neu aufzuführen. 1439 überliess er in aller Form sein Guthaben im Betrage von 113 Pfund an Gfenn unter urkundlicher Festsetzung der diesem überbundenen Pflichten. Im weiteren stiftete er eine Gült von 10 Gulden an die beiden Häuser Seedorf und Gfenn. Dafür sollte man in Seedorf jährlich am Donnerstag nach Pfingsten eine Messe zu Ehren des Stifters der Komturei lesen, als welchen er — im Widerspruch zur

sonstigen Ueberlieferung — Ritter Löw ze dem Stein nennt. Dabei sollte man überdies aller Angehörigen des Ordens und besonders seiner gedenken. Dieses Gedächtnis sollte mit drei Messen gefeiert werden, wobei vor dem Altar ein Tuch ausgebreitet und darauf vier Kerzen entzündet werden mussten. Würde aber der Konvent in Seedorf diese Verpflichtung nicht erfüllen, vor allem auch im Falle, dass die Landleute von Uri der Komturei ihr Gut wegnähmen, sollte Gfenn die Gült ganz für sich erhalten. Sorgte Schwarber so aufs genaueste über das Grab hinaus, so gab er auch Anweisungen, wie er bestattet sein wollte.

«Wenn es der wille des almechtigen gottes verhenget, dz ich von diser zit gescheiden bin, so sol man mich begraben vor fronalter in den kor under den grabstein und darin howen ein flach bildung eines priesters mit des ordens gewand und mit guoten buochstaben, ouch darin gehowen minen namen und jarzal und den tag, als ich uss zit gescheiden bin und das also: anno domini MCCCC etc. (die ander zal daruf, als es dann sig) obiit frater Johannes Swarber, commendator domorum in Gefenne et in Sedorff, ordinis scii. Lazary; vel sic: obiit frater Johannes Swarber, comendator etc. anno domini etc.»

(Im Jahr 1400 usw. starb Bruder Johannes Schwarber, Komtur der Häuser Gfenn und Seedorf, des Ordens des heiligen Lazarus; oder so: Es starb Johannes Schwarber, Komtur, usw. im Jahr usw.).

In diesem Entwurf der eigenen Grabschrift offenbart sich aufs eindrucklichste die Genauigkeit und Sorgfalt, die Schwarbers Wirken in jeder Beziehung auszeichnet. Ob seiner Anordnung nachgelebt worden ist, wissen wir nicht. Es ist aber wohl möglich, dass er noch heute im «Kloster» Gfenn ruht.

Es war ihm ein besonderes Anliegen, dass nicht nur er, sondern auch die Schwestern in geweihtem Boden ruhen sollten. Denn er wünschte, dass die Kirche und der Kirchhof, soweit er hinter dem Chor eingezäunt war, möglichst bald neu geweiht würden, denn Gfenn sei «ein alt gestift» und man habe keine genaue Kunde «ze welher zit die kilch gewichet (geweiht) ward oder wie vil zuo einem kilchhof harzuo gewichet sige».

Es sei auch zu befürchten, «das in den alten kriegten oder von andern sachen villicht mangelreig fräfin (Frevel) uff dem heiligen gewichten ertrich und in dem gotzhus sig beschechen, das es ein notdurft ist ze reconcilijeren».

Als Schwarber dies schrieb, ahnte er wohl nicht, wie bald wieder kriegerische Frevel das Haus Gfenn entweihen sollten. Während der Belagerung von Greifensee im Mai 1444 kamen die Schwyzer herüber und steckten die Kirche in Brand. Was Schwarber in jahrzehntelanger Arbeit aufgebaut, ging zu Grunde. Ein Jahr zuvor hatte er, sein nahes Ende fühlend, durch einen kaiserlichen Notar sein endgültiges Testament rechtsgültig aufsetzen lassen, wobei die in seinem Rechnungsbuch aufgezeichneten Anweisungen aufgenommen wurden. Seinen Todestag kennen wir nicht.

*

Die dem Tage- und Rechnungsbuch Schwarbers entnommenen Notizen geben freilich kein vollständiges Bild seiner Wirksamkeit, besonders nicht der späteren Jahre. Es müssten noch die zahlreichen Urkunden seiner Zeit herangezogen werden, die ihn immer und immer wieder als umsichtigen Haushalter und Mehrer der Komturei zeigen, der seine ganze Liebe und Fürsorge gegolten hat.

Dem hundertjährigen Bestehen der Bahnlinie von Wallisellen nach Uster widmet das Heimatbuch zwei Beiträge aus Geschichte, Gegenwart und Zukunft unseres wichtigsten Verkehrsmittels.

D E R B A U D E R G L A T T A L B A H N

Von Ernst Pfenninger, Dübendorf

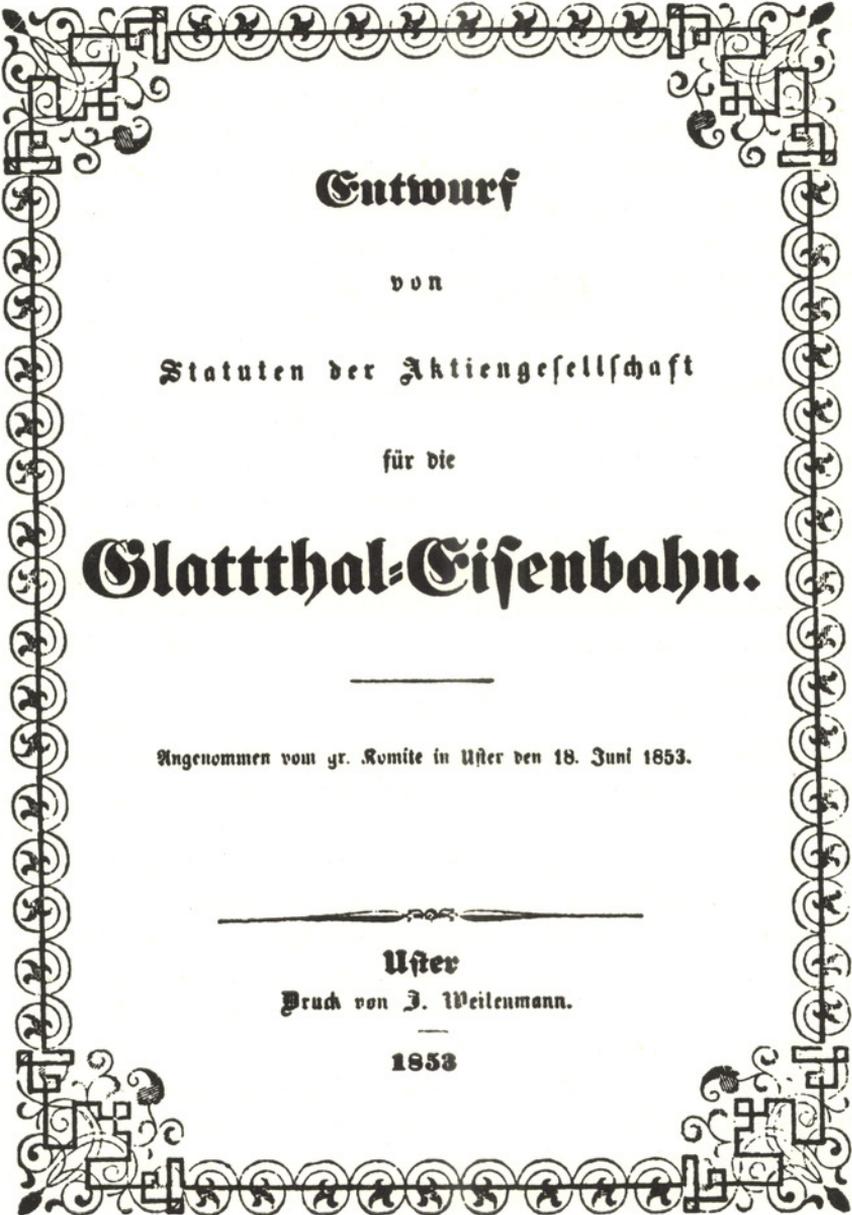
Dass vor hundert Jahren im Glattal ein Schienenweg längs des Flusses, anschliessend an die kurz zuvor erbaute Querlinie Zürich—Winterthur eröffnet wurde, war fast allein das Verdienst Usters — wie es das Verdienst Dübendorfs ist, sechzig Jahre später die stählernen Vögel, die weitere und schnellere Verbindungen schaffen, im Glattal heimisch gemacht zu haben. Doch damals, als es galt, eine Eisenbahn zu bauen, da war Dübendorf noch ein recht verträumtes Bauerndorf mit sehr spärlicher Industrie (Spinnerei Hanhart, jetzt «Memphis»), da quakten noch die Frösche in zahlreichen Riedern, da wohnten die rund 2000 Einwohner noch fast alle links der Glatt in alten Häusern — nur dem Neuweg entlang hatten sich Grüpplein neuerer Gebäude gebildet, und vereinzelt im Bettligebiet oder am Kriesbach. Eine Eisenbahn? Ja, man hatte davon gehört, man hatte das Ungeheuer, das seit einigen Jahren von Zürich nach Baden schneuzte, in der Stadt angestaunt, man hatte vernommen, dass es sogar recht kommod sein soll, wenn man ein paar mal des Tages, wenn einen gerade die Lust ankommt, die Möglichkeit hat, in einen solchen eisernen Wagen zu sitzen und dahin zu rollen mit Windeseile. Und die Güter, die eine solche Eisenbahn aus aller Herren Länder heranschleppt, die könnten helfen, das Leben schöner und sicherer zu machen, besseren Verdienst und mehr Arbeit bringen, kurz: wir sind ganz dafür, dass eine Eisenbahn gebaut werde, auch bei uns, . . . wenn andere dafür sorgen und wir nicht viel weiteres zu tun haben, als die Zustimmung zu geben. So mag mancher Dübendorfer gedacht haben, als das «Eisenbahn-Comité» in Uster, vertreten durch Statthalter Pfenninger, der Bürgergemeinde einen Brief schrieb, der in der Gemeindeversammlung vom 31. März 1853 erörtert wurde. Es wurde darin

der Gemeinde nahegelegt, beim grossen Rat eine Petition einzureichen, die Bahnlinie von Zürich über Winterthur an den Bodensee möge über Wallisellen und nicht über Kloten geführt werden, um einer Zweigbahn von Uster her den Anschluss in Wallisellen zu ermöglichen. Einmütig beschloss die Gemeinde, nach einleitenden feierlichen Worten des Präsidenten Schuhmacher über «die hohe Bedeutung der Eisenbahn für unser Industrie treibendes Volk und die erfreuliche Tätigkeit, welche in unserem Vaterlande auf diesem Gebiet zur Zeit herrsche», dem Gesuch des Eisenbahnkomitees zu entsprechen und eine solche Petition einzureichen, da dies «sehr zweckmässig und den Interessen Dübendorfs in jeder Hinsicht angemessen sei». Denn schliesslich glaubte man seit der französischen Revolution mehr und mehr an den Fortschritt der Menschheit und erwartete vielleicht fast, dass dieser Fortschritt inskünftig per Eisenbahn zentnerweise ins Dorf geführt werde. Der «Ustermer» verstieg sich einmal sogar zu folgendem Satz: «Wenn es gegen die Uebel der Zeit ein wirksames Correctiv gibt, so sind es gewiss nur die Eisenbahnen». Heute haben wir viel bessere Verkehrsverhältnisse. Wir glauben aber, dass «die Uebel der Zeit» ihren Grund nicht in ungenügenden Verbindungswegen, sondern in der Unzulänglichkeit der Menschen haben.

Die Konzession

Die führenden Köpfe in Uster waren schon längst tätig, als man sich in Dübendorf erstmals öffentlich mit der Eisenbahnfrage beschäftigte. Versammlungen wurden abgehalten, Komitees gebildet, Berechnungen angestellt. Am 22. Februar 1853 wurde die Zeichnung von Aktien eröffnet. Denn erst wenn die Finanzierung sichergestellt war, konnte man um die Konzession nachsuchen. Im Prospekt, mit dem für die Aktien-Zeichnung für die «Jone-Glattal-Bahn» geworben wurde, lesen wir über das geplante Unternehmen:

«Die Bahn... erscheint... als das Mittel, des Verkehrs zwischen den Städten Zürich und Winterthur und dem südöstlichen Kantonsteile. Diese Gegend gehört zu den volkreichsten und gewerbetätigsten der Schweiz. Die Dichtigkeit ihrer Bevölkerung steigt bis auf 9000 Einwohner pro Quadratmeile. Die Volksmenge, welche die Bahn in südöstlicher



Entwurf
von
Statuten der Aktiengesellschaft
für die
Glatthalbisenbahn.

Angenommen vom gr. Komite in Uster den 18. Juni 1853.

Uster
Druck von J. Weilenmann.

1853

Richtung zunächst berührt, beträgt 40 000 Seelen. Diese Gegend ist der Sitz der Baumwollindustrie. Vom Aaflusse in seinem 1½ Stunden langen Laufe entlehnen 25 grössere Etablissements, sämtlich Baumwollspinnereien, ihre Betriebskraft. In Uster und Wetzikon allein sind über 100 000 Spindeln in Bewegung. Zur Erbauung der Bahn bieten sich die günstigsten Terrainverhältnisse dar, und kaum dürfte im ganzen schweizerischen Eisenbahnnetze eine zweite Linie mit ebenso geringen Kosten hergestellt werden können. Von ihrem Anfang bis zum Endpunkt zieht sie sich in gerader Richtung ohne irgend welche Abweichung in einer ebenen Talsohle mit einer mittleren Steigung von nur 3,2 ‰ in Entfernung von ⅓ bis ¼ Stunde an volkreichen Ortschaften vorbei. Sie findet, da sie nicht die den Ortschaften zunächst gelegenen kostspieligen Güterkomplexe berührt, durchwegs wohlfeilen Grunderwerb.» Für die 12,5 km lange Strecke war ein Kapital von 900 000 Franken nötig, das durch 1800 Aktien zu 500 Franken aufgebracht werden sollte.

Am 17. Mai 1853 war die Zeichnung der Aktien sichergestellt, und der «engere Ausschuss der Zweigbahn Wallisellen—Uster» konnte dem hohen Regierungsrate das Konzessionsbegehren unterbreiten. Diese Bittschrift wurde ziemlich umfangreich, denn der Regierungsrat hatte zum Verdruss der Oberländer drei Wochen vorher beschlossen, die Linie Zürich—Winterthur über Kloten und nicht über Wallisellen zu konzessionieren. Im Konzessionsgesuch wurde darum eingehend dargelegt, dass nur Wallisellen als Einmündungsstelle in Frage komme, weil die Linie über Kloten zwei weit ungünstigere Anschlusspunkte böte: Oerlikon, das zwar eine kurze Verbindung nach Zürich, aber eine unbrauchbar lange nach Winterthur schafft, oder der Spiegelhof bei Kloten, der umgekehrt nach Zürich einen teuren Umweg bringt. Die Bemühungen hatten Erfolg: am 21. Mai schon entschied sich der grosse Rat für Wallisellen, und am 29. Juni wurde nach langer Diskussion die Konzession für die Glattalbahn erteilt. Sogleich musste nun ein Fünftel des gezeichneten Aktienkapitals von den Aktionären einbezahlt werden, um die Kautionsinnert der gesetzten Frist zu leisten, was am 16. Juli geschah. Im August stimmte auch der Bund der Konzession zu.

Zone-Glattthal-Bahn, erste Sektion.

Wallisellen-Uster.

Zum Anschluß an die Zürich-Bodensee-Linie.

Länge: 12,5 Kilometer.

Kapital: 900,000 Franken.

1800 Aktien zu 500 Franken.

Provisorisches Komite.

- | | | |
|--|----------------------------|---|
| 1. Jul. Crümpler-Schulthess , vom Hause Crümpler und Onß in Zürich und Uster. | } <i>Ängerer Aufsicht.</i> | 8. J. Weber , Bezirksgerichtspräsident in Ottilen. |
| 2. J. G. Voller, Sohn , vom Hause Heint. Voller u. Kemp. in Uster. | | 9. Heinrich Honegger, Sohn , vom Hause Kasz. Honegger in Rülh. |
| 3. J. J. Pfeningger , Statthalter in Uster. | | 10. G. Kengger , Spinnereibesitzer in Gofau. |
| 4. Heinr. Nyffel , Spinnerelbesitzer in Wehikon. | | 11. F. Keller , Kantonrath, in Grüningen. |
| 5. W. Dietrich , Landschreiber in Greifensee. | | 12. H. Stadtmann , Nationalrath, in Wehikon. |
| 6. H. Daggger , Nationalrath, Spinnereibesitzer in Uster. | | 13. A. Meyer , Gemeindevammann in Dürnten. |
| 7. H. Meili , Gerichtschreiber in Hinwil. | | 14. J. Vollenweider , Gemeindevammann in Wangen. |
| | | 15. H. Wettstein , Bezirksrichter in Volketschwil. |

Das Gründungs-Komite für die Zone-Glattthalbahn hat in seiner Sitzung vom 22. Februar 1853 beschlossen, daß das Kapital für den Bau der ersten Sektion dieser Linie durch sofortige Aktienzeichnung zu decken sei, und daß die Fortsetzung dieser Bahn erfolgen soll, so bald das dafür erforderliche Kapital wieder beigebracht sein werde.

In Folge dieses Beschlusses wird zur Bildung einer Aktiengesellschaft für die Erbauung der genannten Sektion — Wallisellen-Uster — die Subskription eröffnet.

Die 900,000 Franken, welche der Bau erfordert, werden in 1800 verbindlichen Aktien zu 500 Franken aufgebracht. 300 Aktien werden den beim Unternehmen zunächst theilhaftigen Gemeinden und Korporationen vorbehalten. Für die übrigen 1500 Aktien oder 750,000 Fr. findet freie Zeichnung Statt.

Staatsarchiv Zürich

Inzwischen hatten sich die Aktionäre zu einer ersten Generalversammlung eingefunden und Verwaltungsrat und Direktion gewählt. Wenn man im Aktienprospekt zwar unseren Bahnbau als die leichteste und einfachste Sache der Welt dargestellt hatte, hielt es die Direktion jetzt doch für nötig, Fachleute aus England, dem klassischen Land der Eisenbahnen, herkommen zu lassen. Die Firma C. de Bergue in London verpflichtete sich, für teures Geld alle nur möglichen und nötigen Vermessungen und Pläne zu besorgen. Den ganzen Herbst über war Ingenieur Humber mit seinen Gehülfen tätig und legte in vier Berichten die Ergebnisse seiner Arbeit der Direktion vor. Er studierte eine Reihe von Varianten, die alle nur einen gemeinsamen Punkt hatten: den Bahnhof Dübendorf. Von hier aus prüfte er Richtung Wallisellen zwei Varianten, wovon eine im Kriesbach zwischen den beiden Häusern durchführte, und die andere, weniger günstige, den Dietliker Aegert durchschnitt und östlich von Wallisellen in die Winterthurer Linie einmündete. Zwischen Dübendorf und Oberuster prüfte er fünf verschiedene Möglichkeiten und für das Endstück der Bahn legte er von zehn Varianten in und bei Uster die zwei günstigsten der Direktion zur Auswahl vor.

Was Humber der Direktion schliesslich als günstigste Lösung empfahl, war nicht «die gerade Richtung ohne irgend welche Abweichung», die im Aktienprospekt versprochen worden war. Um günstige Gefälls- und Bodenverhältnisse zu gewinnen, waren verschiedene leichte Krümmungen vorgesehen. Auch in unserer Gemeinde wich die projektierte Linie um etliches von der heutigen ab. Die Herren Direktoren besichtigten am 23. März 1854 die ausgesteckte Strecke, prüften die Niveauübergänge und Bachüberbrückungen, fanden alles in bester Ordnung und baten den Regierungsrat um seinen Segen. Doch inzwischen regten sich verschiedene

Einwände und Bedenken

Die Bewohner von Niederschwerzenbach bei Wallisellen (heute «Hof» genannt) mussten mit Unmut feststellen, dass durch die beiden projektierten Bahnlinsen (die Winterthurer Linie war auch noch nicht gebaut) ihr grosser, arrondierter Hof in ärgerlicher Weise zerschnitten wurde.

Ihr Protest bei der Regierung fand aber natürlich kein Verständnis. Noch begreiflicher ist, dass die Bewohner der beiden einzigen Häuser im Kriesbach, Jakob Kuhn und Johannes Staub, gegen die Linienführung protestierten. Zwischen beiden Häusern, die nur 75 Fuss voneinander entfernt waren, sollte nun neben der Strasse Dübendorf—Wallisellen auch noch die Bahn, und zwar in einem 10 Fuss tiefen Einschnitt und in schiefer Richtung durchgeführt werden. «Da nun die beiden Häuser allein und frei stehen, und links und rechts keine anderweitigen Hindernisse betreffend die Bahn zu befürchten sind, so wäre es sehr in unserem Wunsche, dass diese Linie anderwärts gezogen, wodurch wir nicht in einen solchen Schaden versetzt würden.» Das Problem fand später unerwartet eine gute Lösung.

Die schwerstwiegenden Einwände wurden aber von auswärts vorgebracht und betrafen den Bahnbau im oberen Glattale allgemein. Der kantonale Landwirtschaftliche Verein befürchtete nämlich, durch den Eisenbahnbau werde die Korrektur der Glatt und die Entsumpfung des oberen Glattales von der Glattbruggmühle an aufwärts (im unteren Teil war die Tieferlegung bereits vollzogen) gemäss dem schönen Projekt von Escher von der Linth gehindert. «Die grössten Schwierigkeiten der Glattkorrektur liegen in Werken der Kunst, den Wasserwerken von vier Mühlen und einer Fabrik (Guggenbühl, Neugut). Ohne diese Hindernisse wäre das Glattal schon längst entsumpft. Die Glattkorrektur besteht in Senkung dieser Wasserwerke und in Austiefung des vorhandenen Glattbettes (um 4 Fuss) oder in der teilweisen Eröffnung neuer Kanäle bis an den Greifensee. Wenn einmal die Eisenbahn auf einem sieben bis acht Fuss hohen Damm quer durch das Glattal erbaut ist, so wird sich das Dampfross schwer anhalten lassen, um bis zur Herstellung einer neuen Brücke zu ruhen, und es wird dann die neue Frage aufgeworfen werden, ob nicht der Schaden, der durch längere Unterbrechung des Verkehrs auf einer Weltstrasse erwüchse, den Nutzen der Entsumpfung zirka einer Quadratmeile Landes, so wichtig diese für die betreffende Gegend unstreitig ist — zum grossen Teile kompensiere » Unsere Linie überquert zwar die Glatt nirgends, wohl aber den Kries-

bach, der für die Entsumpfung des Wangener und Dübendorfer Riedes von Bedeutung war. Die Direktion äusserte sich über die Frage der Tieferlegung des Kriesbaches folgendermassen: «Vorläufig scheint es uns, aus der Ansicht der Lokalität gehe hervor, dass eine Tieferlegung des Kriesbaches unterhalb unserer Brücke zur Entsumpfung des Wangener Riedes nicht durchaus notwendig ist, weil schon in der nächsten Nähe oberhalb unserer Brücke durch Korrektion und Erweiterung des Kriesbachbettes ein Gefälle von mehr als vier Fuss abgegraben werden könnte.» Jedenfalls wurde dann nicht nur eine provisorische Holzbrücke gebaut, wie kompromissweise vorgeschlagen war, sondern eine definitive aus Stein und Eisen.

Die Eingabe des Landwirtschaftlichen Vereins liesse vermuten, die Bewohner des Glattales hätten mit Sehnsucht auf die Entsumpfung gewartet. Wie wenig die Dübendorfer daran interessiert waren, zeigten sie 1857, als sie sich weigerten, eine diesbezügliche Eingabe des neugegründeten «Glattal-Vereins» zu unterzeichnen, «da ihnen die Glattkorrektion nur grosse Kosten und einen sehr geringen Nutzen brächte.»

Ingenieur Wetli

Schon war das Projekt Humbers genehmigt, schon fingen die gütlichen Unterhandlungen zum Kauf der nötigen Grundstücke an, als die Bahndirektion etwas sehr Gescheites tat: Sie nahm Herrn Kaspar Wetli von Männedorf als Oberingenieur in ihren Dienst. Dieser ausserordentlich tüchtige und vielseitige Mann sollte nun den Bau der Eisenbahnlinie leiten. Er schaute sich die Pläne und Berechnungen Humbers an, betrachtete das Glattal, mass, untersuchte, überprüfte, zeichnete... und am 16. September 1854 legte er der Direktion einen neuen Plan vor, der gegenüber dem Projekt Humbers bedeutende Verbesserungen aufwies. Seine Linie kam von Wallisellen bis ins Gfenn ohne jede Krümmung aus, sie vermied die ungeschickte Kreuzung im Kriesbach und die Durchschneidung des Giesshübels im Gfenn, sie benötigte weniger Erdbewegung und nahm besser Rücksicht auf die Beschaffenheit der Drumlins, sie war betriebssicherer und billiger im Unterhalt wegen ihrer grösseren Kronenbreite und der sanfteren Böschungen, sie ermöglichte

den Bau der Station Schwerzenbach: diese Linie war das Ei des Kolumbus. Wieder war es einzig die Lage der Station Dübendorf, die vom alten Projekte unverändert übernommen wurde.

Kaspar Wetli, einem alten Geschlecht vom rechten Zürichseeufer entsprosst, wurde 1822 in Männedorf geboren und besuchte in Zürich die Ober-Industrieschule, eine Vorläuferin des Polytechnikums. Neben mathematischen Studien an der Universität half er bei den topographischen Aufnahmen für die ausgezeichnete «Wild'sche Karte» des Kantons Zürich (1 : 25 000) und erwarb sich ausserordentliche Geschicklichkeit im Vermessen und Zeichnen. Nach Studien für die Bahnlinie von Neuenburg nach Les Verrières leitete Wetli 1854—1857 den Bau der Glattalbahn. Anschliessend beschäftigte er sich mit der Projektierung von Alpenbahnen. Damals stand das Lukmanierprojekt im Vordergrund. Im Jahre 1876 übernahm Wetli ein neues Arbeitsfeld: er wurde Strassen- und Wasserbau-Inspektor des Kantons Zürich und leitete u. a. die ganze Tösskorrektur mit der ihm eigenen Gründlichkeit. Er starb Ende März 1889.

Der Landkauf

Jetzt aber streckten die Dübendorfer die Köpfe: die Expropriationskommission, begleitet von der teilweise durch den Bund gewählten Schätzungskommission schritt der Bahnlinie entlang. Jetzt gings um Land und Geld! Die meisten zeigten sich aufgeschlossen und uneigennützig. Sie traten ohne Widerstand den nötigen Boden der Eisenbahngesellschaft ab und steckten befriedigt den geringen Erlös ein. Im November 1854 konnten die meisten Kaufverträge abgeschlossen werden, der Rest folgte in den nächsten Wochen. Einige versuchten, die gute Gelegenheit möglichst schlau auszunützen, denn die Bahn musste ja das Land kaufen. Besonders pfiffig meinte Schuhmacher Müller zu sein. Er errichtete auf seinem Land genau im Profil der Bahnlinie ein Baugespann. Er erreichte damit nur ein Prozesslein, aber keinen höheren Preis.

Fast in jedem Dorf gab es etwa einen, der glaubte, mit Hartnäckigkeit an besonderen Bedingungen oder Forderungen festhalten zu müssen. In Wallisellen gefiel sich der Fabrikant Guggenbühl im Neugut in dieser Rolle und manövrierte sich schliesslich in eine ständige Oppositionsstellung zur Bahn hinein: er verweigerte die weiteren Aktienzahlungen, er reklamierte wegen Wegrechten, er liess sich von der Bahn ein Strässchen bauen, das er nicht bezahlen wollte und zuletzt drohte er gar noch, die Barriere an der Winterthurerstrasse zu entfernen, weil sie ihm im Wege sei. In Dübendorf liess es Adler-Wirt Pfister «draufankommen». Als die Streitsache bereits vor dem Bundesgericht lag, fanden es beide Parteien endlich geraten, sich gütlich zu einigen. Conrad Schweizer im Gfenn zog seine Beschwerden ebenfalls bis vor Bundesgericht, bekam aber nur zum kleinsten Teile recht: seine Forderung von 1700 Franken wurde auf 500 Franken reduziert.

In der ganzen Gemeinde Dübendorf traten rund 100 Landbesitzer etwa 74 000 m² Boden an die Bahn ab und lösten dafür etwa 46 000 Franken, pro Quadratmeter durchschnittlich 60 Rappen. Die Entschädigungen für Minderwert der restlichen Grundstücke oder für erschwerte Bearbeitung sind in diesen Zahlen inbegriffen. Die Grundstücke wurden teilweise so durchschnitten, dass kleine, unbrauchbare Abschnitte entstanden. Waren sie kleiner als 5000 Quadratfuss (= ca. 500 m²) so war die Bahn zum Kauf verpflichtet. Diese Abschnitte sowie weiteres Land, das die Gesellschaft nach vollendetem Bau nicht mehr benötigte, wurde wieder verkauft. Nachdem auf einer öffentlichen Steigerung dafür aber allzu bescheidene Preise geboten wurden, schritt die Direktion zum freihändigen Verkauf und entledigte sich des überschüssigen Bodens zum Preise von 10—20 Rappen pro Quadratmeter.

Der Gemeinderat betrachtete es als seine Pflicht, für die Rechte der Einwohnerschaft einzutreten. Er liess die Bahndirektion im November 1854 wissen, dass er natürlich verlange, dass alle Strassen und Wege, die von der Bahn geschnitten würden, wieder in tadellosen Zustand gesetzt werden. Damit er sich von den geplanten Strassenübergängen ein genaues Bild machen konnte, übergab ihm die Direktion einen

Katasterplan vom ersten Baulose (Wallisellen—Gfenn) im Massstab 1 : 1000, ein fünf Meter langes, sorgfältig gezeichnetes Band aus 42 Blättern. Es wird im Archiv der politischen Gemeinde aufbewahrt und scheint das einzige seiner Art von der ganzen Strecke zu sein, das sich erhalten hat. Merkwürdigerweise hatte die Bahndirektion nichts einzuwenden gegen das formelle Recht der Gemeinde, von ihrem Schützenhaus aus (bei der Zigarettenfabrik Memphis) Schiessübungen über die Grundstücke im «Bühl» auszuführen, obwohl die Bahn die Schusslinie schnitt. Es war ihr vielleicht bekannt, dass dort schon lange nicht mehr geschossen wurde und die Spinnerei Hanhart das Schützenhaus als Magazin benützte.

Der Bau

Die Generalversammlung der Aktionäre beschloss im Sommer 1854 mehrheitlich, so schnell wie möglich mit dem Bau zu beginnen. Auf Grund ungefährender Kostenberechnungen durch Ingenieur Wetli wurden die Arbeiten des ersten Bauloses zum Abgebot ausgeschrieben. Unter den acht Bewerbern waren die Hälfte Ausländer, darunter Engelbert Allgaier und Johann Christoph Sippel von Dübendorf, beides Deutsche. Sie wollten die Arbeit 10 % unter dem Kostenvoranschlag ausführen, wurden aber weit unterboten von den beiden Rütenern Gemeindevorsteher Heinrich Honegger und Kantonsrat Johann Pfister, welche mit der Ausführung der Erdarbeiten betraut wurden.

Die Arbeit häufte sich im Direktionsbüro. Oberingenieur Wetli überwachte den Fortgang der Erdarbeiten, stellte Pläne und Kostenberechnungen für das zweite und dritte Baulos her, behielt die Anschaffung von Schienen und Schwellen im Auge und bewältigte daneben eine Unzahl kleiner Probleme und ärgerlicher Vorkommnisse. Da beschwerte sich Viehhändler Schuhmacher von Dübendorf, man führe ihm gute Erde aus seinem Acker fort, da meldete der Gemeinderat, die Kulisse (Wasserabzugsröhre) an der Kriesbachstrasse sei zu kurz und die Strasse deshalb an entscheidender Stelle zu schmal, da verlangten die Akkordanten, dass man endlich die von ihnen schon geleistete Arbeit vermessen und bezahle, da mussten Landabtreter in Dübendorf, deren Grundstücke

vom Unteringenieur Sand falsch vermessen worden waren, angehört und ihnen zu ihrem Recht verholfen werden.

Den Akkordanten wuchs die Arbeit auch fast über den Kopf. Sie schlossen darum einen Unterakkordvertrag ab mit einer Gruppe von Dübendorfern, Fremden und Alteingesessenen, unter ihnen z. B. Heinrich Haab, Weinschenk und Krämer im Oberdorf. Die Bauleitung stimmte mit Vorbehalten und offensichtlichem Missbehagen dem Unterakkordvertrage zu. Fremdes Volk strömte in Scharen in unser Dorf.

Gegen Ende April 1855 traten die ersten Schwierigkeiten auf. Der Direktion wurde gemeldet, dass im ersten Teil des ersten Arbeitsloses, wo die Unterakkordanten tätig waren, sehr lässig gearbeitet werde; falls dies so weitergehe, könnten die ausbedungenen Fristen nicht eingehalten werden. Die Oberakkordanten — denn nur mit diesen verkehrte die Direktion — wurde ermahnt, «bis 26. April beim grossen Einschnitt am Bantlibuck mindestens 30 Stück Schnappkarren und 80 Arbeiter in Tätigkeit zu setzen und fortzuerhalten».

Im Oktober musste die Bauleitung erneut feststellen, dass die Arbeiten sehr im Rückstand waren und dass trotz häufiger Mahnung im alten Schlendrian weitergearbeitet wurde. Man befahl den Oberakkordanten, die Arbeit selbst an die Hand zu nehmen und die Unterakkordanten vom Platz zu weisen. Diese aber hatten in aller Eile einen Gerichtsbeschluss erwirkt, der ihnen gestattete, weiter zu arbeiten und hinderten darum den Oberakkordanten Pfister am Eingreifen. Da unter diesen Umständen an ein gehöriges Fortarbeiten nicht zu denken war, schickte Wetli an den fraglichen Baustellen sowohl Ober- als Unterakkordanten fort und liess die Arbeit exekutionsweise beenden.

Die Leidtragenden bei diesem Vorfall waren vor allem die Unterakkordanten. Viele Mitarbeiter und Gläubiger von Dübendorf und Umgebung meldeten ihre — teilweise übersetzten — Forderungen an: Wagner Weber, Schmied Wuhrmann, Obermüller Bär, Weinschenk Meier und andere. Der wirtschaftliche Zusammenbruch der Unterakkordanten war unvermeidlich. Der ruinierte Haab floh im März 1956 nach Amerika, und ein Jahr später schenkte die Bahnverwaltung seiner Frau 500 Fran-

ken, damit sie ihm mit den drei unmündigen Kindern folgen konnte. Während des Baues wahrte der Gemeinderat sorgsam die Interessen der Gemeinde, verlangte vor allem mit Nachdruck die Offenhaltung der für die Bauern sehr wichtigen Riedgasse (Oskar-Bider-Strasse) und erreichte da und dort eine Verbesserung der Niveauübergänge und der Entwässerungsgräben und -röhren. Einige Dübendorfer versuchten die Bahndirektion für wirkliche oder vermeintliche Schäden haftbar zu machen. Gemeindeammann Zollinger verlangte 32 Franken Entschädigung für verfaulte Kartoffeln, weil durch den Bahnbau Wasser auf seinen Acker geleitet worden sei. Er wurde aber abgewiesen, da es «diesen Herbst überall faule Kartoffeln gegeben habe».

Unerquickliche Zwischenfälle spielten sich auch auf dem zweiten und dritten Arbeitslose ab, die beide von den Herren Berchtold & Co. in Uster im Akkord übernommen worden waren. Rebellionen unter der Arbeiterschaft einerseits, immer neue Forderungen der Akkordanten anderseits brachte die Gemüter im Direktionszimmer zeitweise auf Siedehitze.

Die Stationen

Ingenieur Humber hatte für den Bahnhof Uster mit allen Nebengebäuden und technischen Einrichtungen (Lokomotivremise, Drehscheibe, Werkstatt, Holzschopf usw.) 200 500 Franken veranschlagt. Zwischenstationchen, wie Dübendorf, die immerhin eine kleine Wohnung und die für die Bequemlichkeit des Publikums erforderlichen Räume enthielten, sollten für 5500 Franken gebaut werden. Der ganze Voranschlag für Stationsgebäude und Bahnwärterhäuschen belief sich, die beiden Endstationen ausgenommen, auf etwa 18 000 Franken. Uebermässiger Luxus wurde hier also nicht getrieben. Leider wurden über den Bau der Station Dübendorf keine genaueren Angaben überliefert.

Ein Sorgenkind besonderer Art war für die Glattalbahn die Station Wallisellen. Nach langwierigen Verhandlungen mit der inzwischen zur «Nordostbahn» gewordenen «Zürich-Bodensee-Bahn» einigte man sich über die Rechte und Pflichten beider Gesellschaften in diesem gemeinsamen Bahnhofs. Die Glattalbahn war u. a. verpflichtet, einen Lokomotivschuppen und eine Drehscheibe zu errichten. Auch hier wollten die

Arbeiten nicht vom Fleck kommen, und die Nordostbahn, die zu Anfang des Winters 1855 den Betrieb aufnehmen wollte, griff nach vergeblichen Mahnungen mit eigenen Arbeitern ein, sogar ohne die Glattalbahn-Gesellschaft vorher zu benachrichtigen. Als Herr Danner von Zürich um die Weihnachtszeit endlich mit langer Verspätung (er hatte das nötige Eisen nicht rechtzeitig erhalten!) im Auftrag der Glattalbahn seine neue Drehscheibe nach Wallisellen rollte, fand er dort zu seinem Erstaunen schon eine vor, von der NOB montiert. Das war aber bei weitem nicht die letzte Reiberei, die es zwischen beiden Gesellschaften wegen der Station Wallisellen gab. Dass die Glattalbahn — später die «Vereinigten Schweizerbahnen» — als kleinere, schwächere Gesellschaft dabei meist den Kürzeren zog, wird uns heute nicht mehr stark betrüben.

Böses Blut gab es in Schwerzenbach, Fällanden und Volketswil, als bekannt wurde, die Direktion lasse vorläufig kein Stationsgebäude im «Kimli» bauen, um Geld zu sparen. Die Gemeinde Schwerzenbach kündete sofort ihre drei Aktien, die sie nur unter dem Vorbehalt gezeichnet hatte, dass die Station gebaut werde. Bezirksrichter Trüb von Fällanden schrieb: «... es wäre uns unbegreiflich, wenn gerade diejenige Station ausser acht gelassen würde, welche für das Publikum zwischen Uster und Wallisellen am notwendigsten und für das Interesse der Gesellschaft am erträglichsten ist. Es wird wohl niemand bestreiten wollen, dass dies nicht der beste Stationspunkt zwischen Uster und Wallisellen sei... Wir glauben auch, auf die Gerechtigkeit um so eher rechnen zu dürfen, indem da, als zur Zeit das Zustandekommen der Bahn sehr zweifelhaft schien und Uster über jedes Scherflein froh sein musste, das dazu beigetragen wurde, wir das unsere dazu beitrugen.» Schliesslich gaben sich die Schwerzenbacher mit einer bescheidenen Haltestelle zufrieden und erreichten zwei Jahre später den Bau eines richtigen Stationsgebäudes gegen die Zusicherung, für gute Zufahrtswege besorgt zu sein. Der Verkehr war dann allerdings nicht so lebhaft, wie man nach obigen Zeilen hätte erwarten können, denn unter den 63 Stationen der «Vereinigten Schweizerbahnen» stand Schwerzenbach lange Zeit im letzten oder zweitletzten Rang.



Der Betrieb

Während die Planungs- und Erdarbeiten noch im Gange waren, kümmerte sich die Direktion schon um die Gestaltung des künftigen Betriebes. Man verhandelte mit der Nordostbahn und erhielt von ihr ein ziemlich knauseriges Angebot: sie war bereit, unter gewissen Bedingungen den Betrieb zu übernehmen. Sie gedachte, dazu die Lokomotiven der Nordbahn, der ersten schweizerischen Bahnlinie von Zürich nach Baden, zu verwenden, diese aber zum Anschaffungspreis in die Betriebsrechnung einzusetzen. Eine Lokomotive hatte damals eine Lebensdauer von rund fünfzehn Jahren, davon hatten diese Maschinen schon gut die Hälfte hinter sich. Unter diesen Bedingungen verzichtete die Glattalbahn dankend darauf, die «Spanischbrötli-Bahn» auf ihren neuen Geleisen zu sehen und entschloss sich, wohl auf den Rat Wetlis, eigenes Betriebsmaterial anzuschaffen. Der Bankier von Schulthess-Rechberg sorgte für die nötigen Geldmittel, und Ingenieur Wetli erhielt zu seinen bisherigen Pflichten noch die Aufgabe, mit Maschinen- und Wagenfabriken über die Lieferung von Betriebsmaterial zu verhandeln. Im Februar 1856

reiste er selbst nach Karlsruhe, um bei der Maschinenfabrik Maffei die richtige Ausführung der zwei bestellten Lokomotiven zu kontrollieren, und vor allem zu verhüten, dass sie zu lang wurden! Herr Geering, der Sekretär der Direktion und spätere Stationsvorstand von Uster, kaufte Hunderte von Klaftern Tannen- und Föhrenholz für die Lokomotivheizung. Die ersten zwei Bestellungen bei der Waggonfabrik Schaffhausen umfassten insgesamt acht vierrädrige Personenwagen (fünf dritter, zwei zweiter und einen erster und zweiter Klasse) und einen achträdigen Personenwagen dritter Klasse, dazu zehn offene und drei geschlossene Güterwagen und einen Gepäckwagen.

Im April 1856 wurden 24 Stellen zur Besetzung ausgeschrieben, darunter 11 Bahnwärter, drei Einnehmer, zwei Heizer, drei Konducteurs, und ein Bahnaufseher. Obwohl 110 Anmeldungen eingingen, wurden nicht alle Stellen besetzt. Die Direktion war wählerisch. Wer sich nicht allen Bedingungen fügte, wurde entlassen. Das musste auch der erste Einnehmer von Dübendorf, Heinrich Pfister, Gerichtsschreiber, erfahren. Er lehnte die Zumutung, auch noch als Bahnwärter zu amten, ab, da er seine Gerichtsschreiberstelle nicht aufgeben wollte, und wurde daher entlassen, bevor er sein Amt angetreten hatte. Zum ersten Einnehmer oder Stationsvorsteher in Dübendorf wurde Heinrich Wolfensberger von Greifensee ernannt. Entlassen wurden auch jene Bahnarbeiter in Uster, die sich weigerten, für fünfzig Rappen eine halbe Nacht lang Wache zu halten. Trotzdem blieben diese Stellen sehr gesucht. Es meldeten sich angesehene Leute, oft Männer aus guten Stellungen, zum Bahndienst. Ein Lehrer wurde Güterexpedient. Einige Dübendorfer erlangten Bahnwärterstellen. Der erste Lokomotivführer, Herr Zische aus Berlin, wurde bei der Uebergabe der ersten Lokomotive von der Fabrik sozusagen mitgeliefert. Ein zweiter Lokomotivführer, Schlosser Hoffmann von Uster, machte bei einer deutschen Bahn eine kurze Lehrzeit.

Im Juli 1856 war alles bereit: das Geleise, die Stationen (mit Ausnahme des erst provisorisch eingerichteten Bahnhofes Uster), die Beamten und Arbeiter, die alle ihre Kautionsleistung und in Wallisellen ihr Handgelübde abgelegt hatten und in nagelneuen Uniformen steckten. Die mit

Sehnsucht und Spannung erwarteten Lokomotiven «Glatt» und «Uster» trafen endlich am 23. Juli und 1. August mit einem guten Monat Verspätung ein. Am 26. und 27. Juli fanden Probefahrten statt, zu denen sich schon viel sensationshungriges Volk drängte, und am 30. Juli wurde die Bahn offiziell geprüft. «Von Uster wurde mit der Lokomotive ‚Uster‘ nach Wallisellen gefahren und man besichtigte alle erheblicheren Bauten, die sämtlich als zweckmässig und solid befunden wurden. Die Fahrzeit von Wallisellen nach Uster zurück dauerte 16 Minuten.» Gleichentags wurde die Bahn in Uster festlich eingeweiht: hoch wogte die Begeisterung; mit schönen Worten, pathetischen Sprüchen und gutem Wein wurde der Tag gefeiert. Ob er wohl in Dübendorf auch gefeiert wurde? Obwohl sich hier niemand rühmen konnte, eine Aktie gezeichnet zu haben und die Missgeschicke der Bauzeit wohl noch in lebhafter Erinnerung waren, wurde sicher auch angestossen auf den glücklichen Beginn einer neuen Epoche. Weit herum herrschte eine helle Eisenbahn-Begeisterung. Herr Pfarrer Hegnauer von Wetzikon hatte sich schon eine Woche vorher nach den Reisekosten für Lehrer und Schüler nach St. Gallen erkundigt.

Mit dem Ergebnis des ersten Betriebsjahres war die Direktion offenbar zufrieden, denn sie schrieb in der Zeitung: «Denjenigen, die spöttelnd meinten, die Glattalbahn müsse, um nicht leer nach Uster fahren zu dürfen, bei jedem Turbenloch anhalten und die Leute zum unentgeltlichen Mitfahren einladen, können wir mitteilen, dass per Woche etwa 3500 Personen befördert werden.»

Die Vereinigten Schweizerbahnen

Unsere Bahnlinie behielt nicht lange ihre Selbständigkeit. Durch Vermittlung des Bankiers von Schulthess-Rechberg fanden in Paris Verhandlungen mit anderen schweizerischen Bahngesellschaften statt unter Leitung der «Réunion financière», an deren Spitze Männer der Hochfinanz, wie Baron de Rothschild, standen. Schliesslich schlossen sich die St. Galler Bahn (Winterthur—St. Gallen—Rorschach), die Südostbahn (Bodensee—Chur, Sargans—Glarus und Rapperswil) und die Glattalbahn zur neuen Gesellschaft der «Vereinigten Schweizerbahnen» zusammen.

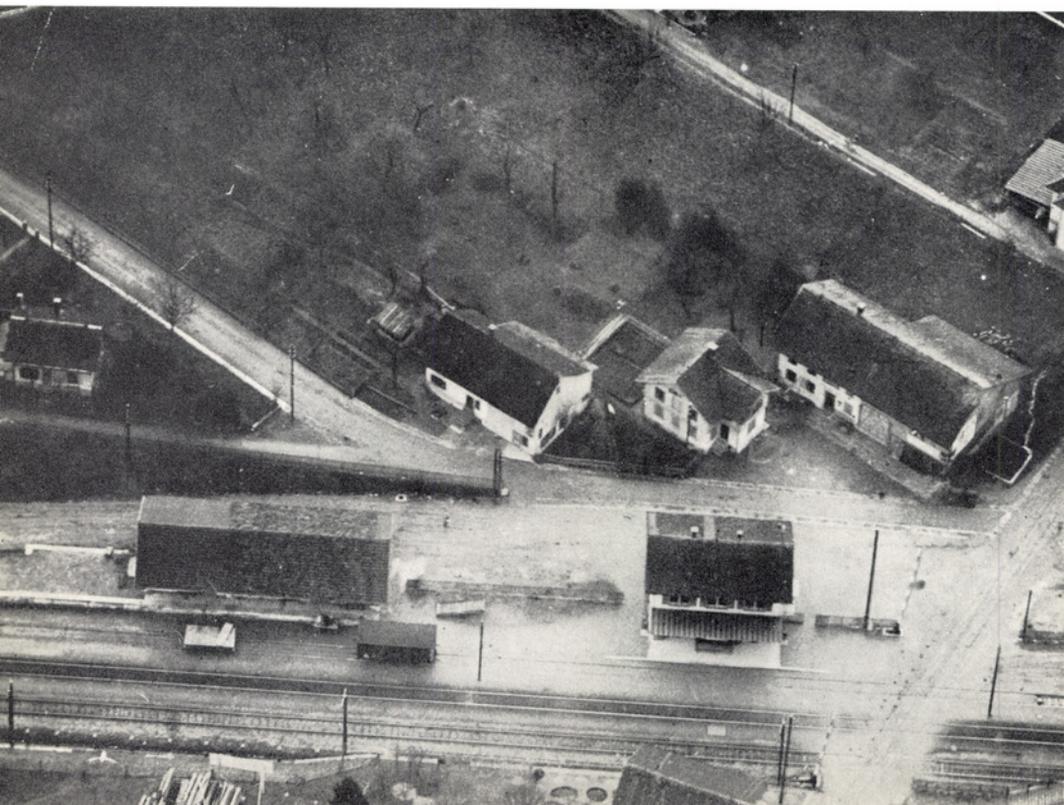
Noch bevor das erste Teilstück der Glattalbahn in Betrieb genommen wurde, plante man die Fortsetzung bis Rapperswil und nahm deren Bau sofort in Angriff. In Rapperswil fand man Anschluss an die (damalige) Südostbahn: die Glattalbahn war zu einem wichtigen Verbindungsstück zwischen Ost und West geworden. Aber die Pläne der «Vereinigten Schweizerbahnen» gingen weiter: Chur sollte nicht der südlichste Punkt bleiben. Die Alpen sollten beim Lukmanier überschient werden. Arbeit für Herrn Wetli! 1860 hing die Verwirklichung dieses Planes an einem Faden. Projekt und Kapitalien waren bereit. Es ging um Stunden. Aber die Frist zur Bezahlung einer grossen Kautions an Italien konnte nicht eingehalten werden. Der Faden war zerrissen. Enger Kantönligeist tat das übrige: das Lukmanierprojekt wurde (glücklicherweise) nie verwirklicht. Die «Vereinigten Schweizerbahnen» blieben ein unorganisches, unfertiges Gebilde und hielten sich schlecht und recht bis zur Verstaatlichung über Wasser.

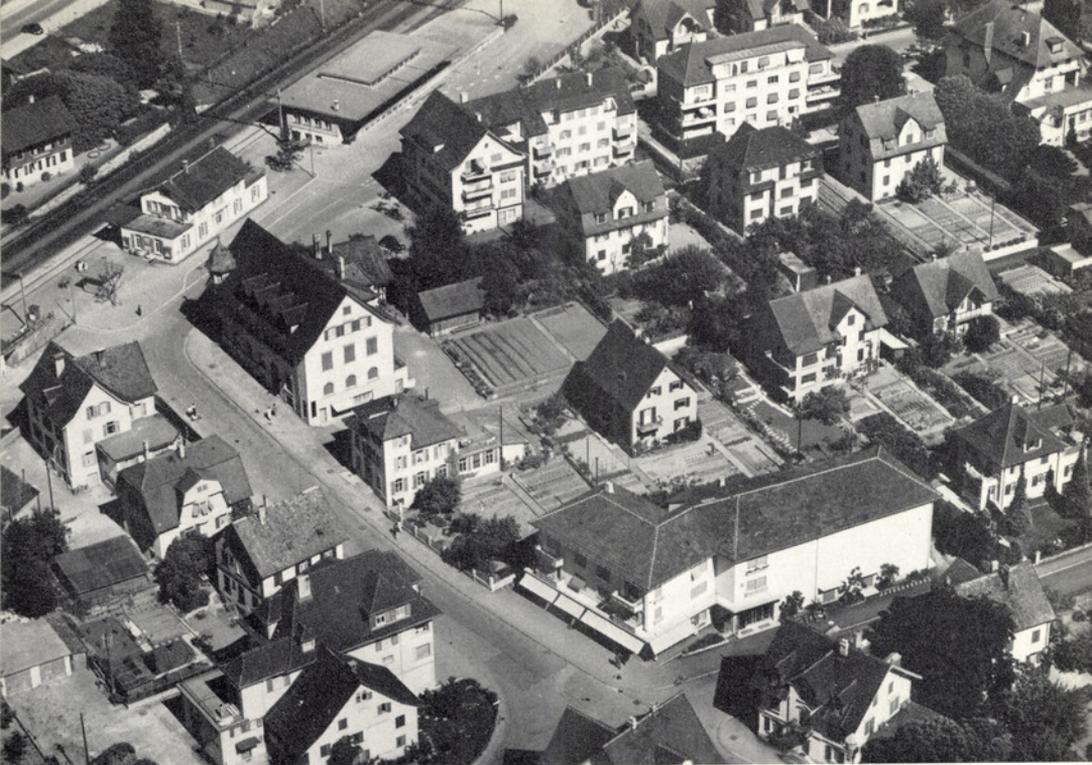
Das Retourbillett

Kehren wir zurück in jene idyllische Zeit, wo das Bahnfahren ein Erlebnis, ein kleines Abenteuer war. Eine alte Dübendorferin, Frau Schuhmacher — ein damals bei uns verbreitetes und angesehenes Geschlecht — verspürte Lust nach diesem Abenteuer. Wahrscheinlich sollte es ein Besuchlein bei einem Vetter in Oerlikon geben. Am 4. Dezember 1856 begab sie sich nach dem Mittagessen zum Bahnhof, begleitet von ihrem Sohn, der sich natürlich besser auskannte bei diesen modernen Maschinen und sicher nicht ungerne den Reisebegleiter machte. Er verlangte selbstsicher beim Einnehmer zwei Billette nach Oerlikon und retour, doch der Beamte machte ein bedenkliches Gesicht. «Hinfahren können Sie zwar heute schon, aber mit dem Rückweg haperts. Sie können unseren letzten Zug nur noch zu Fuss erreichen. Er fährt zehn Minuten nach neun Uhr in Wallisellen ab.» «Das ist mir gleich», erklärte Schuhmacher, «wir sind uns ja ans Laufen gewöhnt», und kramte sein Geld hervor, während in der Ferne schon das helle Zischen des Lokomotivchens hörbar wurde. Etwas ängstlich und erwartungsvoll liess sich Frau Schuhmacher im ungeheizten Drittklasswagen verstauen, die Fahrt begann.



Noch mehr als bei der Panorama-Aufnahme vom Loorenkopfturm wird man auf diesem Bild gewahr, wie sehr Dübendorf noch von einer grossen Feldflur umgeben ist. Die Einteilung der Wiesen und Aecker ist ein Erbe der längst verschwundenen Dreifelderwirtschaft. Diese Flugaufnahme verdanken wir der Direktion der Militärflugplätze.





Links oben: Unsere Bahnlinie darf sich rühmen, von einem erstrangigen Fachmann projektiert und gebaut worden zu sein. Ingenieur Kaspar Wetli von Männedorf (1822 bis 1889) war vor hundert Jahren auch in Dübendorf eine bekannte und geachtete Persönlichkeit.

Links unten und rechts oben: So hat sich das Bahnhofquartier in den letzten Jahrzehnten geändert. Der Bahnhof ist zum Mittelpunkt eines neuen Viertels geworden. Die ältere Aufnahme stammt aus den Jahren 1912/13.



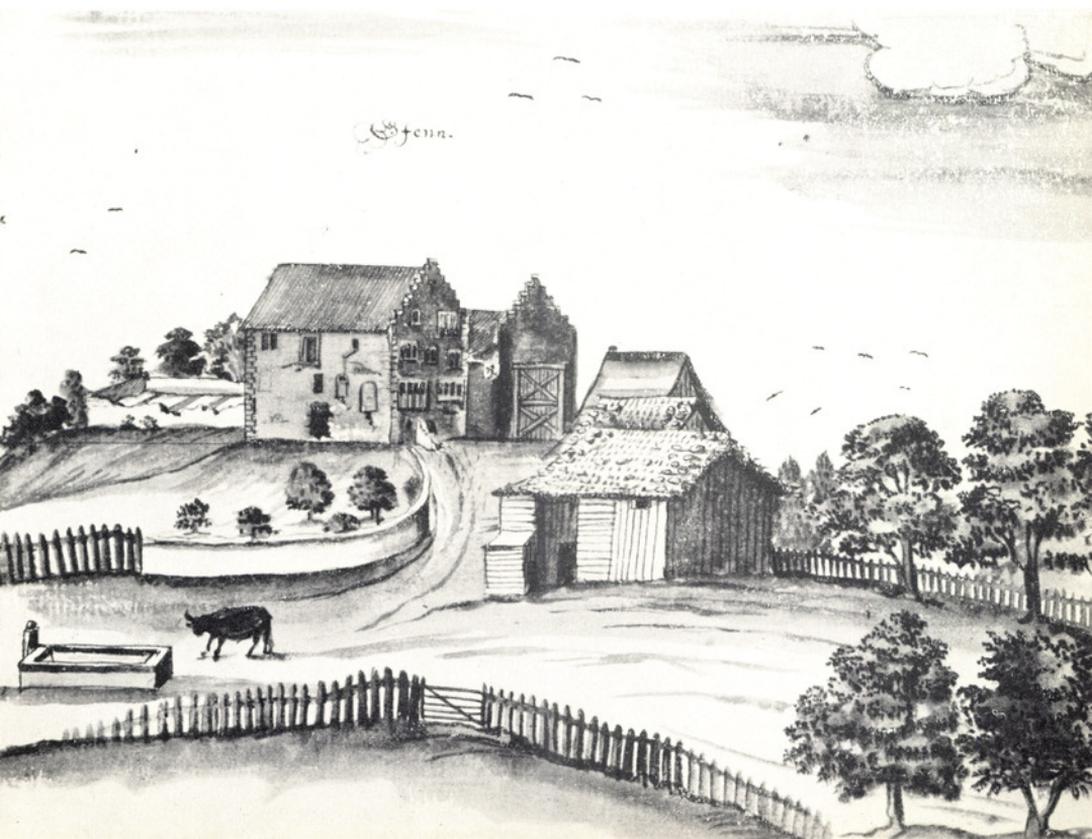
Oben: Der Bahnhof Dübendorf vor rund 60 Jahren. In jeder Richtung verkehrten etwa 8—9 Personenzüge. Zwei bis drei Mann konnten die ganze Arbeit bewältigen. Schnäuze waren vermutlich obligatorisch. Bahnhofsvorstand Dolf hat sich mit seiner ganzen Familie photographieren lassen. Mit der Glocke unter der Uhr wurde die Abfahrt der Züge angezeigt. Aufnahme Archiv Alfred Greuter.

Rechts oben: Zu unserem Aufsatz über Komtur Johannes Schwarber im Gfenn: Abguss des Siegels Schwarbers. Die Umschrift lautet: S.(igillum) frs. joh. swarber. comedator. domoru. sci. lazari. il. gevene. et. sedorf (Staatsarchiv Zürich)

Rechts unten: So sah ein unbekannter Zürcher Künstler das Kloster Gfenn im 18. Jahrhundert. (Sammlung Steinfels)



Stenn.





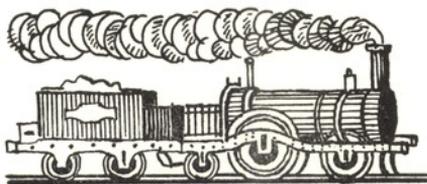
Oben: Ein Blick in den Dachreiter der reformierten Kirche zeigt die beiden grössten Glocken und Teile des Lautwerkes (vgl. die Betrachtung: Glocken der Heimat). (Aufnahme M. Staub)

Rechts: Das Rosettenfenster in der katholischen Kirche, ein Werk des Lausanner Künstlers Paul Monnier. (Aufnahme H. Hettich)

Letzte Seite: Mit diesem Plan wollte das Eisenbahnkomitee in Uster 1853 beweisen, dass nur Wallisellen und nicht der Spiegelhof bei Kloten als Anschlusspunkt der Zweigbahn von Uster an die Zürich—Bodensee-Bahn in Frage komme. (Staatsarchiv Zürich)



Plötzlich bemerkte Herr Schuhmacher jun. mit Unbehagen, dass ihm etwas Wichtiges fehlte: die beiden Billette hatte er in der Eile am Bahnschalter liegen lassen. Die Reaktion des Kondukteurs lässt sich denken. Wären Schuhmachers nicht besonders sparsam und schlau gewesen, so wäre die Geschichte hier vielleicht zu Ende. Nun aber hatten sie einige Minuten Zeit, sich einen klugen Plan zurechtzulegen, den wir teilweise erraten müssen. Wahrscheinlich setzte Frau Schuhmacher von Wallisellen aus ihr Reislein zu Fuss fort; sicher ist, dass der Sohn nach Dübendorf zurückmarschierte, am Bahnhof die beiden Billette in Empfang nahm und sich wohl vorläufig nach Hause begab. Um halb neun Uhr fuhr er mit dem letzten Zug wieder nach Wallisellen. Vermutlich sollte sich die Mutter verabredungsgemäss dort am Bahnhof einfinden, damit beide wenigstens gemeinsam wieder heimfahren konnten. Aber es klappte offenbar wieder nicht! Der letzte Zug dampfte ohne Schuhmachers talaufwärts. Wer hätte es der biedereren Lokomotive angesehen, dass sie so voller heimlicher Tücke und Falschheit steckte! Kann man es Herrn Schuhmacher übel nehmen, dass er sich ärgerte? Abends um halb elf Uhr betrat er zornglühend und rachedurstig das Stationsgebäude. Es setzte heftige Worte und Handgreiflichkeiten ab. Aber die Uniform, die Bussenkompetenz und die hohe Stellung des Einnehmers verfehlten ihre Wirkung nicht. Grollend zog Schuhmacher ab. Er versuchte am nächsten Tag noch das Letzte, um wenigstens das Geld zurückzugewinnen, um das er sich geprellt glaubte. In einer Eingabe an die Bahndirektion verlangte er die halbe Fahrtaxe zurück. Sein Ziel erreichte er zwar nicht, wohl aber, dass diese Episode im Direktionsprotokoll verewigt wurde, um uns ein Jahrhundert später noch zu ergötzen.



Von Dr. Max Trachsler, Dübendorf

1915 Uhr. Auf unserer Station fährt ein nicht endenwollender Zug aus Zürich ein, dem Dutzende von Arbeitern, Bürolisten, Beamten, Verkäuferinnen, Studenten und Lehrlingen entsteigen, die nach vollbrachter Tagesarbeit unverzüglich hastigen Schrittes ihrem heimischen Ziele zustreben.

Stellen wir uns ja nicht vor, dass gleich nach dem 1. August 1856, als die Glattalbahn auf der Anschlussstrecke Wallisellen-Uster ihren offiziellen Verkehr aufnahm, die guten alten Dübendorfer, wie diese modernen «Pendelwanderer», regelmässig die Eisenbahn benützten, um als Tagelöhner ihrer Arbeit in einer stadtzürcherischen Manufaktur nachzugehen oder die hausindustriell angefertigten Baumwoll- und Seidenstoffe zu ihrem gestrengen Auftraggeber zu «ferggen». Wie hätte man sich auf einmal aller Vorurteile gegenüber dem neuen Schienenungeheuer entledigen können. Und erst der Preis: Fr. 1.50 für eine Hin- und Rückfahrt nach Zürich. Das bedeutete damals beinahe einen ganzen Taglohn eines ländlichen Textilarbeiters. Wie die 94 Personen, die beispielsweise 1771 tagtäglich nach Zürich in Kaufmannshäuser und Fabriken gingen, mögen die Dübendorfer beim Einläuten aufgestanden sein, um dann den Weg über das Chlösterli anzutreten.

Mit dem Schnellzug nach Chur

Die Glattalbahn hatte in ihren Anfängen auch gar nicht jene Aufgaben, die ihr heute zukommen. In jenen verkehrspolitisch so ereignisreichen Jahren zu Beginn der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts, als von verschiedenen kühn disponierenden privaten Eisenbahngesellschaften kreuz und quer gebaut wurde, dachte man sich die Glattallinie als Quer-Verbindung, als West-Ost-Verbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Linien Zürich-Bodensee (Nordostbahn) und Bodensee-Chur (Südostbahn). «Den Churern eine Eisenbahn über Jona und Uster» hiess es beispiels-

weise in einem ungereimten Neujahrs-ABC auf das Jahr 1853 im «Anzeiger von Uster». Noch bevor der durchgehende Verkehr aufgenommen werden konnte (1857 bis Wetzikon, 1858 bis Rüti, 1859 bis Rapperswil), fusionierte die «Glattalbahn» mit zwei anderen Gesellschaften in die «Verinigten Schweizerbahnen», die in der Folge den bedeutsamen Schnellzugsstrang Zürich-Uster-Rapperswil-Weesen-Chur betrieben, die einzige Verbindung mit Graubünden.

Unsere Bahn war also in ihren Anfängen dazu bestimmt, mehr dem Fernverkehr zu dienen. Noch 1886 erhielt die Direktion der VSB ein Begehren der Zürcher Regierung, in Wallisellen den Anschluss des Frühzuges Winterthur-Zürich an den Frühzug Zürich-Uster-Chur zu gewährleisten. Erst viel später, als die — nicht vor 1875 eröffnete — kürzere Strecke dem linken Seeufer entlang für den grossen Durchgangsverkehr sich als zweckmässiger erwies, und auch die andere Seelinie (1894 erbaut) dem Glattal den Rang ablief, war es aus mit den hoffnungsvollen Träumen der Oberländer, und anstelle der «internationalen Schnellzüge» pusteten fortan Vororts- und Nebenzüge nach Uster und den industriell stark tätigen Orten Wetzikon und Rüti hinauf. So wurden ab 1903 auch die bisher über Wallisellen-Uster geführten Bahnposten Zürich-Chur über Thalwil geleitet. Und damit wurde die Glattalbahn das, was sie heute noch ist: eine Lokalbahn, gemessen an anderen Linien immerhin eine wichtige. Die Erschliessung durch die Eisenbahn konnte auf die Entwicklung Dübendorfs, seine Siedlungsstruktur und Bevölkerungsverhältnisse nicht ohne Einfluss bleiben; nur zeigt sich, gewissermassen als Bestätigung des eben hervorgehobenen Charakters der Bahn, dass die Auswirkungen verhältnismässig spät sichtbar wurden.

Dübendorf beginnt zu wachsen

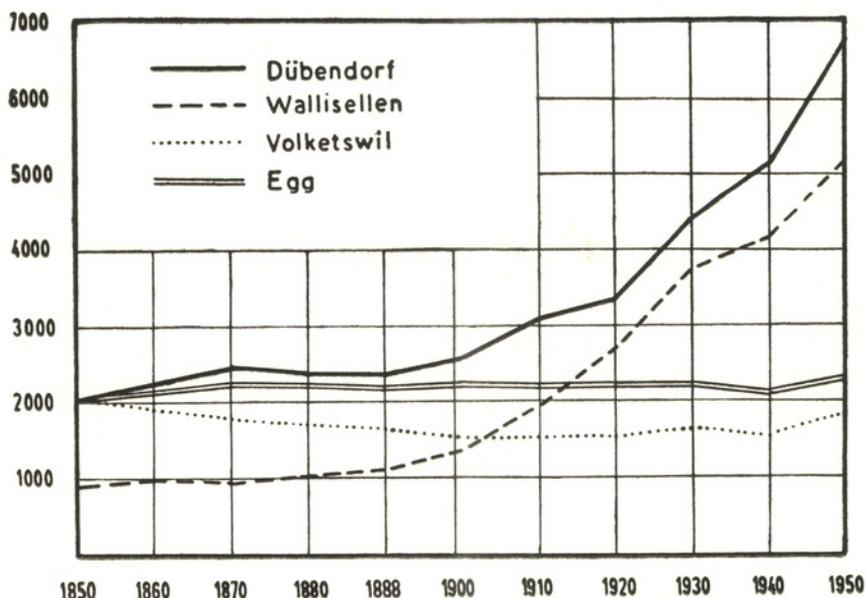
Die Grösse der Wohnbevölkerung blieb in den ersten Dezennien nach der Bahngründung zeitweise noch ganz stabil, und um die Jahrhundertwende zählte man lediglich 500 Einwohner mehr als 1850. Erst im folgenden Jahrzehnt setzte ein bemerkenswerter Aufschwung ein. 1910 kam dann mit der Gründung des Flugplatzes ein weiterer bestimmender Faktor hinzu. Und gegenseitige Wechselwirkungen zwischen den Fahrplanver-

besserungen im Vorortsverkehr, der Verknappung des städtischen Baugrundes, der zunehmenden Bedeutung einheimischer Gewerbe- und Industriebetriebe waren es schliesslich, die das Bevölkerungswachstum weiter beschleunigten.

Das Dorf «wandert» zum Bahnhof

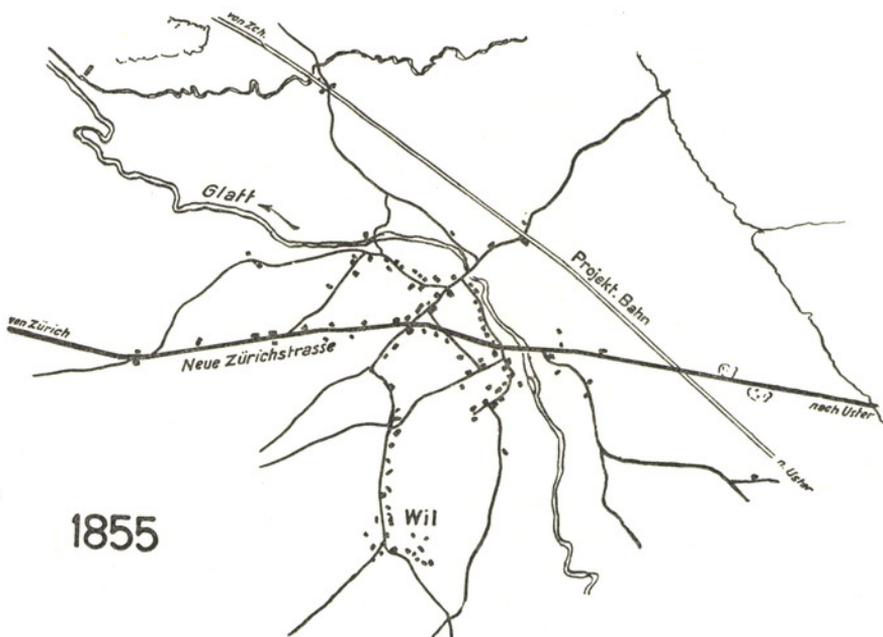
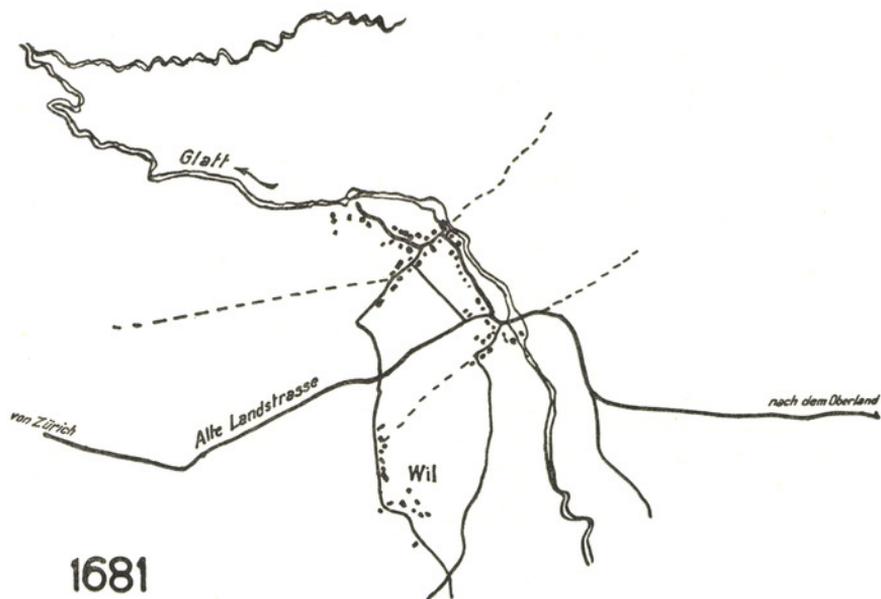
Eindeutig, und mit Hilfe unserer Kartenvergleiche recht hübsch sichtbar, ist der Einfluss der örtlichen Lage der Station auf den Siedlungsgrundriss nachzuweisen. Noch 1850 stand auf dem Moränenrücken, der sich vom Bettli ins Aesch hinzieht, kein einziges Haus. Dübendorfs Siedlungskerne lagen, wie im 17. Jahrhundert, als der bekannte Hulfteggersche Zehntenplan aufgenommen wurde, immer noch vollständig links der Glatt, im



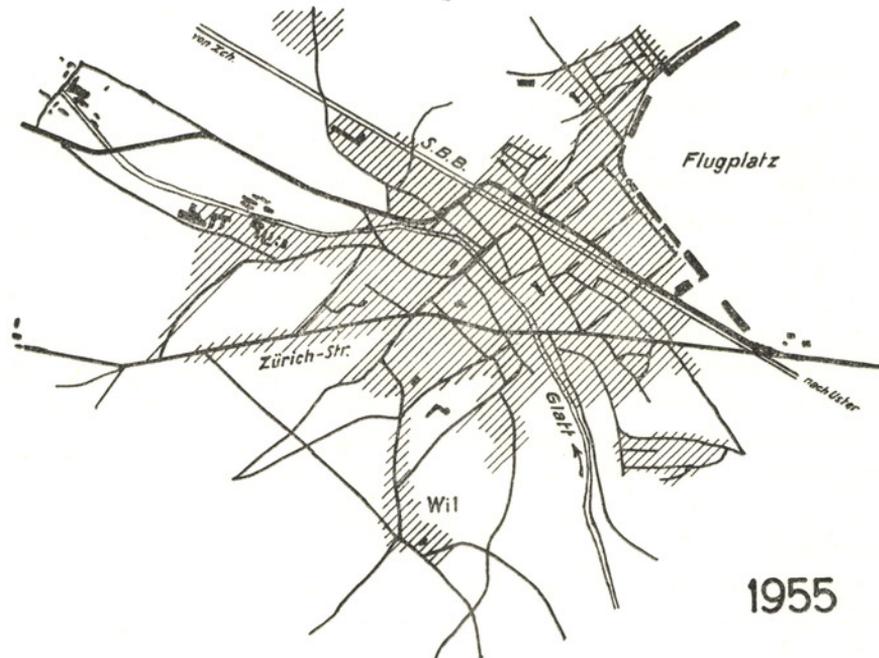
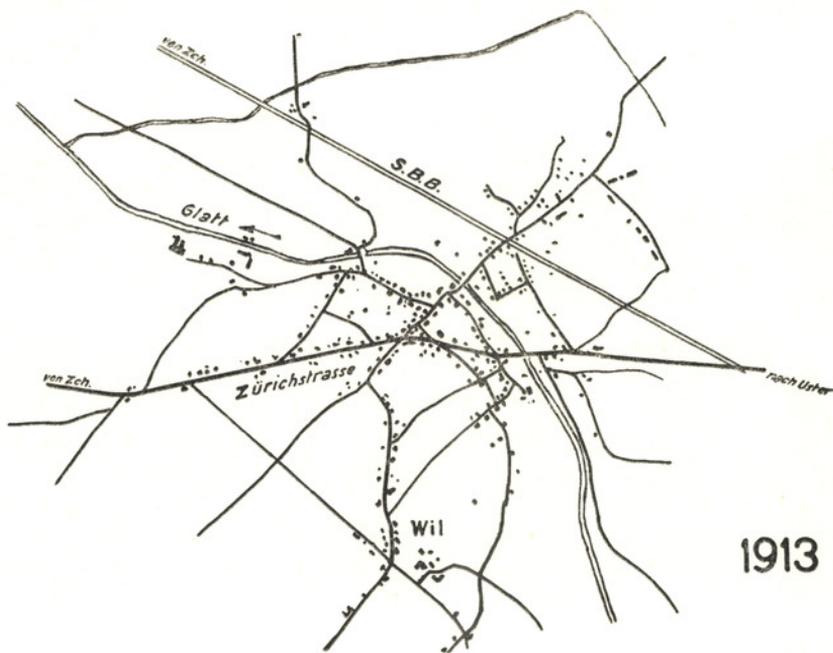


Die Entwicklung von Dübendorf und Wallisellen setzte, durch den Bahnanschluss begünstigt, vor allem seit der Jahrhundertwende kräftig ein, während Egg und Volketswil, die auf ihrem Gemeindegebiet keine Station einer Normalspurbahn haben, in den letzten hundert Jahren keine wesentliche Bevölkerungsveränderung verzeichneten.

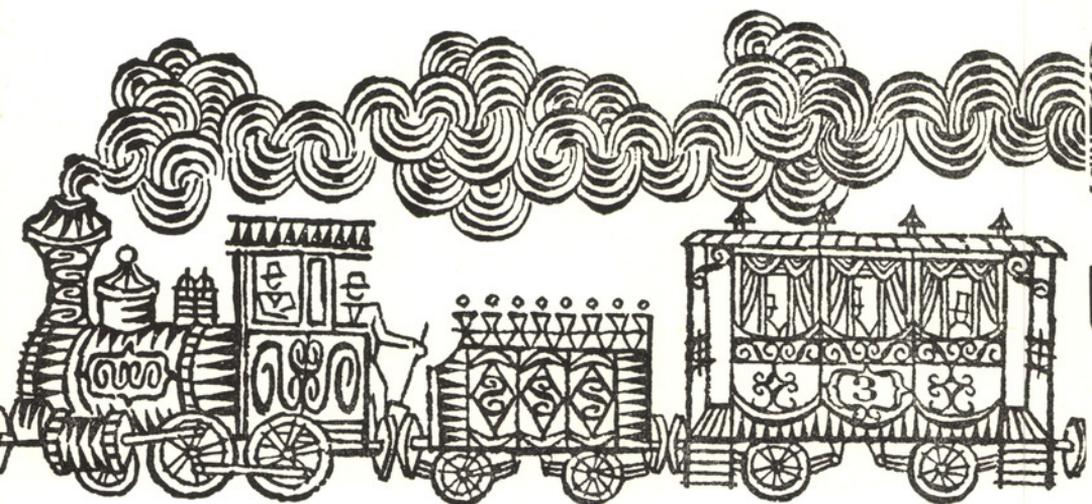
Wil und an der Strehlgasse mit ausgesprochenen Anhäufungen an den zwei Glattübergängen. Nach und nach entstanden dann auf den dorfsseitigen Zufahrtswegen zum Bahnhof Neubauten, die sich mit der Zeit zu ganzen Siedlungskomplexen verdichteten. Auf der andern Seite der Bahnlinie aber standen in den neunziger Jahren erst sechs Häuser, vier in nächster Nähe der Bahn und zwei etwa hundert Meter weit weg. Als Baumeister Herre 1900 auf dem Stägenbuck für ganze 33 Rappen pro Quadratmeter Land erwarb und darauf zwei Wohnbauten stellte, wunderte sich noch männiglich über diese «unmögliche» Idee. Die nördliche Seite der Bahnlinie, wo sich im Wangener Ried eine trostlose Wüste von



Im Jahre 1681 lagen Dübendorfs Siedelungskerne noch vollständig links der Glatt, im Wil und an der Strehlgasse, mit Anhäufung bei den beiden Glattübergängen. 1855 sah der Siedlungsgrundriss praktisch noch gleich aus.

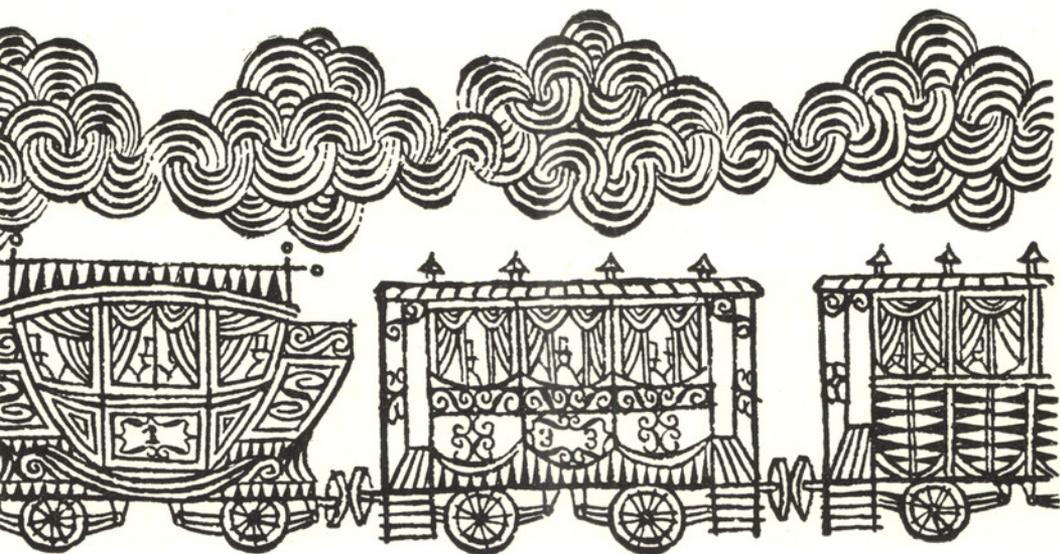


Mit der Eröffnung der Glattallinie entstanden dann auf den verschiedenen Wegen zur Station ständig Neubauten und es bildeten sich ganz neue Quartiere. So hat sich der Mittelpunkt des Dorfes in den letzten Jahrzehnten — allerdings auch beeinflusst durch die Lage des Flugplatzes — ganz verschoben.



wildem Gestrüpp, Hoch- und Niederwald, Torf- und Streueland darbot, wurde erst nach der Melioration und der Gründung des Flugplatzes siedlungsfähiger. Aber auch hier machte sich deutlich eine Orientierung der Neubauten nach der Station bemerkbar. Und heute kann man füglich sagen, dass die Lage der Station und der Flugplatz die ehemaligen Kerngebiete beinahe in eine Randlage gedrängt haben.

War die Existenz der Bahn bei der Entstehung des Flugplatzes vielleicht auch von einer gewissen Bedeutung? Tatsächlich, als der Franzose Jaboulin in jener denkwürdigen ersten Grundbesitzerversammlung vom 27. November 1909 im «Sternen» Wangen die Dübendorfer und Wangener Bauern für sein Flugplatz-Projekt zu begeistern versuchte, hob er bei der Begründung seiner Platzwahl mit in erster Linie auch die Nähe zum Bahnhof hervor. Er wollte ja private Schaulflüge veranstalten und dazu brauchte er ein möglichst grosses Publikum. Und als Albert Spörri, in der richtigen Annahme, dass auch Oberst Ulrich Wille bei der Entscheidung, ob Dübendorf oder Spreitenbach Militärflugplatz werden sollte, ein



gewichtiges Wort gesprochen hatte, den General einmal darüber befragte, erhielt er die klare Antwort, dass Dübendorf wegen der Nähe zum Bahnhof selbstverständlich bevorzugt gewesen sei.

Ueber eine Million Jahresumsatz

Die Häufigkeit der Fahrgelegenheiten, die gute Anpassung an die Arbeitszeiten, die schnelle und pünktliche Beförderung, ferner die Billigkeit und die Bequemlichkeit des Verkehrsmittels haben die Beanspruchung der Eisenbahnen für Reise- und Berufsfahrten mit der Zeit immer populärer gemacht. Günstige Frachtpreise und rascher Transport förderten auch den Aufschwung von Handel und Industrie. Und die moderne, arbeitsteilige Wirtschaftstätigkeit ihrerseits hat wiederum zur Vergrößerung des Verkehrs beigetragen. Sicher ist es mit unserer Bundesbahn wie mit anderen öffentlichen Einrichtungen: Man weiss um ihre Existenz, hat aber keine genaue Vorstellung von der tatsächlichen Leistungsfähigkeit. Darum wollen wir einmal schauen, welcher immenser Verkehr heute allein auf der Station Dübendorf bewältigt wird.

Die Zahl der ausgegebenen Fahrkarten für Einzelreisen überschritt bereits im letzten Vorkriegsjahr 100 000 Stück. Dann folgte in ganz kurzer Zeit mehr als eine Verdoppelung. Dazu trugen die Automobilisten bei, die zur Zeit der Benzinrationierung und Pneubewirtschaftung ihren Wagen in der Garage aufbocken mussten und plötzlich treue Kunden der nun konkurrenzlos arbeitenden Bahn wurden. Zum leichten Rückgang in den letzten zehn Jahren hat neben der zunehmenden Motorisierung auch der Wegzug der «Swissair» beigetragen. Aber noch immer werden durchschnittlich jeden Tag rund 380 gewöhnliche Billette ausgegeben, deren Inhaber einen Zug mit sechs Personenwagen vollständig zu füllen vermöchten. Dazu sind erst noch die Streckenabonnemente zu zählen, deren Zahl mehr als doppelt so gross ist als vor zwanzig Jahren und die sich zweifellos weiterhin stärker vermehren werden. Wir schätzen, dass jetzt schon in Dübendorf täglich beinahe dreimal mehr Abonnenten als Einzelreisende einsteigen.

Jahr	Ausgegebene Fahrkarten	Ausgegebene Abonnemente	Anzahl Gepäcksendungen (Empfang und Versand)	Gepäck in Tonnen
1935	97 670	4 576	16 435	396
1938	103 746	5 058	18 281	454
1941	158 234	6 285	43 115	1031
1944	223 355	9 262	58 893	1407
1947	181 393	11 877	60 557	1338
1950	139 158	10 392	46 856	1075
1954	139 843	11 130	39 481	922

Bei den Zahlen über den Gepäckverkehr lässt sich weitgehend eine ähnliche Entwicklung verfolgen. Auch hier machte sich der Wegfall des «Swissair»-Verkehrs etwas bemerkbar. In jüngster Zeit ist der Rückgang zudem auf die Erhöhung der Tarife für den Nahverkehr zurückzuführen. Während bisher im Vergleich mit anderen Stationen bei Dübendorf ein verhältnismässig grösserer Anteil der Brutto-Einnahmen auf den Personenverkehr entfiel, lässt die Ansiedlung neuer Industrien, wie bereits das 1954er Resultat zeigt, eine zunehmende Bedeutung des Güterverkehrs erwarten.

Jahr	Total Frachtbriefe (Empfang und Versand)	Güterverkehr in Tonnen	Wagenverkehr (Ein- und Ausgang)
1935	27 048	13 176	3 778
1938	31 778	13 933	4 103
1941	53 828	18 470	5 361
1944	62 022	28 138	8 949
1947	68 204	27 206	7 945
1950	57 519	19 622	6 280
1954	57 602	31 980	8 008

Sie alle arbeiten in der Stadt

Nach dieser mehr allgemeinen Orientierung wollen wir uns noch etwas näher mit jenen regelmässigen Fahrgästen befassen, die unsere Eisenbahn als «Tram» für ihren täglichen Weg zur Arbeit benutzen. Wir schätzen sie gegenwärtig auf rund 560 Berufstätige und 140 Schüler und Lehrlinge. Diese 700 «Pendelwanderer» machen immerhin einen respektablem Teil unserer Bevölkerung aus. Es war uns in diesem Zusammenhang ermöglicht worden, die von ihnen in den Monaten Januar bis August 1955 bestellten 5667 Abonnemente nach verschiedenen Gesichtspunkten zu gliedern. Und zwar handelt es sich dabei um die unbeschränkt gültigen und die täglich mindestens zu einer Hin- und Rückfahrt berechtigenden Fahrausweise, die im besonderen für den Berufsverkehr gedacht sind.

Nach der Fahrriichtung und dem Ziel zeigt sich, wie nicht anders erwartet, ein eindruckliches Vorherrschen des stadtwärts strebenden Verkehrs. Für 59 Prozent aller gelösten Streckenabonnemente der erwähnten Serien lautete die Bestimmungsstation «Zürich-HB», weitere 22 Prozent berechtigten zur Fahrt nach Zürich-Oerlikon, dem Sitz bedeutender Maschinenfabriken. Mehr als vier von fünf gelösten Abonnementen waren nach einem stadtzürcherischen Bahnhof gültig! Die Nachbargemeinde Wallisellen folgt mit 5 Prozent, Uster mit 3½ Prozent und Winterthur nur mit 2 Prozent; von eigentlichen Verkehrsströmen kann hier schon nicht mehr gesprochen werden. Die übrigen Streckenausweise verteilen sich auf eine recht grosse Zahl von Stationen.

Entsprechend der gemeinnützigen Tarifpolitik haben die Bundesbahnen, trotz der besonderen Kosten, die ihnen gerade aus dem Vorortsverkehr

erwachsen, verschiedene Kategorien von Abonnements geschaffen, deren Preise die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die sozialen Verhältnisse der Bahnbenützer berücksichtigen. Von den gelösten Ausweisen betrafen rund ein Drittel die allgemein erhältlichen Abonnemente. Der grösste Teil, beinahe die Hälfte, entfiel auf die sogenannten Arbeiterabonnemente, die bis zu einer bestimmten Einkommensgrenze abgegeben werden, und jedes fünfte Streckenabonnement wurde schliesslich durch einen Schüler oder Lehrling bestellt. Diese Verteilung weicht von den sonst im zürcherischen Vorortsverkehr bekannten Erfahrungszahlen nicht stark ab.

Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Fünftagewoche, was gleichbedeutend ist mit der Einführung der englischen Arbeitszeit, vermag zu interessieren, dass die recht hohe Zahl von 57 Prozent aller in Dübendorf für den Berufsverkehr bestellten Abonnemente täglich nur zu je einer Hin- und Rückfahrt berechtigen. Ihre Inhaber pflegen somit in der Mittagspause nicht nach Dübendorf zurückzukehren. Ein Grund mehr, das kulturelle Leben in der Gemeinde zu pflegen, damit all diesen Leuten in der Freizeit das Wohnen im heimatlichen Dorf anregend erscheint.

Immer wieder Verkehrswünsche

Die mannigfaltigen Wünsche zur Verbesserung des Verkehrs, die immer wieder — auch von Dübendorfer Seite — vorgetragen wurden, haben zweifellos wesentlich mitgeholfen, der Glattalbahn zu ihrer heutigen Leistungsfähigkeit zu verhelfen. Wurden 1856 in beiden Richtungen erst 10 Züge geführt, so betrug ihre Zahl 1902, im Jahre der Uebernahme des bisherigen privaten Betriebes durch die neu geschaffenen Schweizerischen Bundesbahnen, bereits 19. 1938 stellen wir mit 37 Personenzügen abermals eine Verdoppelung der Zugsdichte fest, und gegenwärtig verkehren auf unserer Strecke bereits 45 Züge. Andere Begehren zielten auf bauliche Verbesserungen des Stationsgebäudes und der Perronanlagen ab. Unsere Bilder zeigen recht hübsch, dass sich auch hier manches geändert hat. Interessanter sind die Stimmen, die wiederholt, und häufig ohne irgendwelches Verständnis für die ökonomischen Belange solcher Betriebe, nach neuen Verkehrsverbindungen riefen; was hier im Kleinen

Glatthalbahn.

Fahrten
vom 1. Juni 1857 an.

Wallisellen- Uster.	M	M	A	A	A	I.	II.	III.
						fr. c	fr. c	fr. c
aus Zürich	6 ²⁰	8 ³⁰	1 ²⁰	5 ²⁵	8 ⁰⁶			
- Winterthur	6 ⁰⁵	8 ¹¹	1 ²⁰	4 ⁴⁰	7 ⁵⁰			
- Wallisellen	6 ³⁸	8 ⁵⁰	1 ³⁸	5 ⁴³	8 ²⁴			
- Dübendorf	6 ⁴⁵	8 ⁵⁷	1 ⁴⁵	5 ⁵⁰	8 ³¹	50	35	25
- Schwerzenbach	6 ⁵²	9 ⁰⁴	1 ⁵²	5 ⁵⁷	8 ³⁸	75	55	35
- Nänikon	6 ⁵⁸	9 ¹⁰	1 ⁵⁸	6 ⁰³	8 ⁴⁴	1	70	50
in Uster	7 ⁰⁶	9 ¹⁷	2	6 ¹⁰	8 ⁵¹	1	25	85

Uster- Wallisellen.	M	M	A	A	A	I.	II.	III.
						fr. c	fr. c	fr. c
aus Uster	6	8 ¹⁰	1 ²⁵	4 ⁴⁰	7 ⁴⁵			
- Nänikon	6 ⁰⁷	8 ¹⁷	1 ²⁴	4 ⁴⁷	7 ⁵²	50	35	25
- Schwerzenbach	6 ¹³	8 ¹³	1 ²⁴	4 ⁵³	7 ⁵⁸	75	55	35
- Dübendorf	6 ²⁰	8 ³⁰	1 ²⁵	5	8 ⁰⁵	1	70	50
in Wallisellen	6 ²⁷	8 ³⁷	1 ²⁷	5	8 ¹²	1	25	85
- Zürich	6 ⁵⁴	9 ⁰¹	1 ²⁰	—	8 ⁴⁰			
- Winterthur	7 ⁰⁹	9 ¹⁵	2 ¹⁰	6 ¹⁵	8 ⁵⁸			

verfolgt werden kann, macht sich ja bekanntlich auch in der «grossen» Eisenbahnpolitik der Frühzeit bemerkbar, als Eisenbahnlinien aus politischen Motiven, aus Prestigegründen, ohne grosse wirtschaftliche Ueberlegungen entstanden. Vergnüglich ist es zum Beispiel, in den ersten Jahrgängen der «Dübendorfer Nachrichten» zu Beginn dieses Jahrhunderts nachzulesen, mit welch' kämpferischem Elan damals neben dem Projekt für eine direkte Strassenverbindung über den Zürichberg für den Bau einer Strassenbahn Oerlikon—Dübendorf—Fällanden—Maur—Egg eingetreten wurde. Es mag den Förderern des Lokalverkehrs wohl eine Genugtuung gewesen sein, als am 14. April 1904 im «Sternen» Fällanden ein Initiativkomitee sogar zu einer Versammlung einlud. Dass diese Bemühungen schliesslich in einer nicht ausgenützten Konzession für einen Postautokurs ausliefen, und später die propagierte «Sagentobel-Bahn» die zweifelhafte Ehre hatte, wenigstens am Dübendorfer Fastnachtsumzug mitgeführt zu werden, spricht wohl für die Güte des SBB-Betriebes.

Ideen kehren wieder, und so haben sich die seither immer wieder geäusserten Gedanken an eine weitere regelmässige Verkehrsverbindung

mit Zürich in den letzten Jahren zu ernsthaften Diskussionen um die Weiterführung des städtischen Autobusbetriebes nach Dübendorf verdichtet.

Während der Stadtrat 1945 die Angelegenheit noch als verfrüht betrachtete, liess er bereits ein Jahr später, nachdem die Autobuslinie D bis zu dem an unserer Gemeindegrenze gelegenen Mattenhof eingeführt wurde, ein erstes detailliertes Projekt ausarbeiten. Nach diesem Vorschlag wären täglich in jeder Richtung 18 Kurse geführt worden; doch hätte die Gemeinde 90 Prozent des Betriebsdefizites, das ziemlich hoch veranschlagt wurde, decken müssen. Nach einem 1953 ausgearbeiteten weiteren Entwurf, der einen ähnlichen Betrieb vorsah, wäre die Beteiligung Dübendorfs am Fehlbetrag bereits auf 85 Prozent reduziert worden. Da einige ortsansässige Industrieunternehmen besonderes Interesse an einer Autobusverbindung zeigten, versuchte man neuerdings wenigstens die Einführung eines auf die Spitzenzeiten des Berufsverkehrs abgestimmten, reduzierten Betriebes Mattenhof—Dübendorf zu studieren.

Eignet sich der Bus?

Da früher oder später diese Frage vermehrt auch die Oeffentlichkeit beschäftigen wird, wollen wir dazu einige grundsätzliche Ueberlegungen anknüpfen, wobei wir im speziellen die Eignung des Autobusses für den Berufsverkehr im Auge haben.

Es ist eine anerkannte Erfahrungstatsache, dass die Pendelwanderer, die Hauptbenützer der Vorortsverkehrsmittel, den ziemlich einheitlichen Wunsch haben, rasch und ohne Warteverluste zwischen ihrem Wohnort und ihrer Arbeitsstätte befördert zu werden. Sofern sie die Wahl haben zwischen zwei verschiedenen Verkehrsmitteln, ist denn auch der Zeitaufwand meistens von ausschlaggebender Bedeutung; er fällt für diese Werktätigen in der Regel stärker ins Gewicht als die Belastung durch die Fahrkosten.

Schon der Fahrplan von 1857 enthielt Fahrzeiten von 25 bis 35 Minuten nach Zürich (trotzdem die Züge bis 1876 nur bis zur Endstation der Glattalbahn in Wallisellen und bis 1890 nur unter Aufsicht eines Nordostbahnbeamten direkt nach Zürich verkehren durften). Heute sind

20 Minuten die Regel. Und dabei ist man bei der Ankunft im denkbar ideal gelegenen Zürcher Hauptbahnhof gleich im Zentrum des Geschäftslebens und ziemlich im Mittelpunkt des ganzen Stadtgebietes.

Wenn nun der Bus-Betrieb unserer Bevölkerung wirklich etwas bieten will, so sollte daher um jeden Preis angestrebt werden, dass Direktkurse, die höchstens an zwei bis drei wichtigen Anschlussstellen halten, unmittelbar ins eigentliche städtische Verkehrszentrum, und das wäre die Gegend des Hauptbahnhofes, geführt würden. Auch auf Gemeindegebiet dürfte man nur ganz wenige (fakultative) Haltestellen bezeichnen. Diesem ganz entscheidenden Wunsch steht nun leider entgegen, dass solche Kurse, von den Verkehrsbetrieben aus betrachtet, aus verschiedenen Gründen unwirtschaftlich sind. Da solche Autos natürlich in grosser Zahl auch auf anderen Strecken geführt werden müssten, würde zudem das Strassenetz der City, das im Stossverkehr an der Grenze der Leistungsfähigkeit steht, noch mehr belastet. Das war denn auch der Grund, warum die beiden von der Stadt Zürich mit der Ausarbeitung eines Generalverkehrsplanes beauftragten Expertengruppen übereinstimmend empfehlen, die Direktautobusse zu beseitigen. Wenn nicht schon heute, dürfte man ganz sicher später einmal bei der Stadt mit dieser für unsere Interessen wesentlichen Forderung auf wenig Verständnis stossen.

Nach dem letzten Vorschlag der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich wäre in den Spitzenzeiten im Mattenhof immerhin noch ein Umsteigen in Direktkurse denkbar. In diesen günstigen Fällen würde die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof etwa 30 Minuten betragen. Das Bellevue könnte man in etwa 37 Minuten, den Bahnhof Enge in 42 Minuten, den Escher-Wyssplatz in 33 Minuten erreichen. Der Weg vom Wohnort zum Bahnhof oder zum nächsten Bushalt einerseits und die zurückzulegende Strecke von der städtischen Endstation zur Arbeitsstätte andererseits würden im Einzelfall den Unterschied der Fahrzeiten der beiden Verkehrsmittel selbstverständlich erhöhen oder verkleinern. Die überwiegende Mehrheit würde wohl weiterhin die SBB benützen. Für Bewohner in vom Bahnhof etwas abgelegeneren Gebieten (Zürichstrasse, Industriequartier), die von den Autokursen befahren würden, könnte dagegen der Bus von Interesse

sein. Es würden wohl Ansätze zu einer «räumlichen Arbeitsteilung» der beiden Verkehrsträger erkennbar sein. Nicht von ungefähr bedient beispielsweise auch der private Autobus Bellevue—Zollikon—Küsnacht die von der Bahn entferneren, höher gelegenen Wohngebiete.

Dass nicht die Fahrpreise, wie vielleicht vermutet, in erster Linie für die Wahl des Verkehrsmittels ausschlaggebend sind, ergibt sich allein schon daraus, dass seit der Tarifrevision der SBB von 1948 eine Angleichung eingetreten ist und man heute nicht mehr allgemein von wesentlich günstigeren Bahnpreisen sprechen kann.

Kosten einer Hin- und Rückfahrt

Bah n (Dübendorf—Zürich-HB)	Fr.	Bus (Dübendorf—Stadtzentrum)	Fr.
10-Fahrten-Abonnement . . .	1.60	Unpersönliches Abonnement .	1.30 ^{2/3}
(3 Monate)			
10-Fahrten-Abonnement . . .	1.10		
(1 Monat)			
Allgemeines Abonnement für 1 Monat, unbeschränkt, 44 Fahr- ten angenommen	—62 ^{1/2}	Grüne Wochenkarte (12 ×) .	—66 ^{2/3}
Allgemeines Abonnement für werktätlich 1 Hin- und Rück- fahrt, 24 Fahrten angenommen	—69 ^{1/2}	Rote Wochenkarte (22 ×) . .	—63 ^{2/3}
		Gelbe Wochenkarte, beschränkt (12 ×)	—50
Arbeiterabonnement für Kalen- dermonat, unbeschränkt (44 Fahrten angenommen) . .	—44 ^{1/2}	Weisse Wochenkarte, beschränkt (22 ×)	—50
Arbeiterabonnement für Kalen- dermonat, beschränkt (24 Fahr- ten angenommen	—44 ^{1/2}		
Schülerabonnement	—35 ^{1/4}		
Einzelbillett	1.90	2 Einzelfahrten hin und zurück	1.60

Praktisch unbedeutende Preisunterschiede bestehen somit vor allem bei den allgemeinen Abonnements. Erheblich billiger sind bei der Bahn heute nur noch die Arbeiter- und Schülerabonnemente (die allerdings gut zwei Drittel aller in Dübendorf für den Berufsverkehr gelösten Streckenabonnemente ausmachen). Nochmals: die Tarifverhältnisse sind derart, dass die regelmässigen Verkehrsbenützer die raschere Fahrzeit, die Anpassung der Kurse an die üblichen Arbeitszeiten und die Bequemlichkeit bei der Beförderung stärker berücksichtigen werden. Für die gelegentlichen Reisenden können dagegen die Verkehrsbetriebe um gut

einen Fünftel günstigere Billette abgeben; da es diese Leute auch nicht immer besonders eilig haben, wäre wohl nicht zuletzt beim Einzelreiseverkehr mit einer gewissen Abwanderung zum Bus zu rechnen.

Ist die Gemeinde am Bus interessiert?

Bei der Diskussion um die neue Verkehrsverbindung muss einmal abgeklärt werden, ob darnach bei einer grossen Zahl von Einwohnern ein starkes Bedürfnis besteht. Daneben gilt es aber auch noch Dinge zu berücksichtigen, die gemeinsam interessieren. So ist es für die weitere Entwicklung der Gemeinde von grösster Bedeutung, dass Dübendorf nicht ein blosser Vorort, ein reines Wohnzentrum ohne industrielle Zuordnung wird, und man, wie das in den unteren Seegemeinden der Fall ist, den Grossteil der Bevölkerung beinahe verächtlich als «Ueberrächter» bezeichnen könnte. Würde nun mit einer neuen Bus-Verbindung Dübendorf noch mehr als Wohngebiet erschlossen oder wäre das eine weitere Möglichkeit, die wünschenswerte Ansiedlung von Industrieunternehmen zu fördern? Sei dem wie ihm wolle, das wiederholt geäusserte Interesse der ortsansässigen Industrie dürfte Grund genug sein, neben den wirksamen Mitteln einer zweckmässigen Finanz- und Steuerpolitik die Entwicklung zu einem gesunden, wirtschaftlich selbsttragenden Gemeinwesen auch durch die Verbesserung des Verkehrs anzustreben.

Die Eröffnung einer Bus-Linie würde neue, bisher «unerschlossene» Gebiete für die Besiedlung geeigneter machen. Längs der Fahrstrecke, beispielsweise an der Zürichstrasse, würden mit der Zeit ganz bestimmt neue Wohnblöcke entstehen. Hier berührt sich die Verkehrspolitik mit der Siedlungspolitik und man muss sich fragen, ob die Möglichkeit der Bildung eines durchgehenden Siedlungsgebietes von Schwamendingen nach Dübendorf, ohne deutliche Abgrenzung durch Freiflächen, im wohlverstandenen Interesse der Gemeinde liegt und einfach hingenommen werden soll. Muss man nicht die Busfrage auch im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan betrachten?

Und was sagt der Detaillist an unserer Bahnhofstrasse, in unserem «Städtli»? Könnten dadurch die Dübendorfer Hausfrauen nicht noch

mehr in Versuchung kommen, rasch in die Stadt zu «springen»? Wer etwas um sich sieht, kann sicher feststellen, dass in unseren hübsch modernisierten Läden die Auswahl immer reichhaltiger geworden ist, die Qualität der Waren jeden Vergleich aushält und die «günstigeren» Preise in der Stadt sich bei näherem Zusehen als blosser Täuschung erweisen. Fährt unser ortsansässiges Gewerbe fort, die Leistungsfähigkeit zu pflegen, braucht man sich um das Ausmass der «Flucht einheimischer Kaufkraft» wohl nicht allzu schwere Gedanken zu machen. Und mit dem Wachstum der Gemeinde kommen schliesslich auch neue Käufer in die Läden.

*

Die Bedürfnisse für eine Busverbindung mit dem Zürcher Stadtzentrum sind somit lange nicht bei allen Einwohnern gleich, und die Auswirkungen mögen teilweise umstritten sein. Man braucht wohl kein besonderer Prophet zu sein, wenn man trotz allem dafür und dawider behauptet, dass die blauen Züri-Busse sicher eines Tages an unserem Lindenplatz vorbeifahren, spätestens wenn die Eidgenössische Materialprüfungs- und Versuchsanstalt ihren Betrieb eröffnet haben wird, und — vor allem in der Anfangszeit — täglich Hunderte von Angestellten nach Dübendorf zur Arbeit kommen.

Sehen wir aber die Bedeutung der beiden Verkehrsmittel deutlich! Der Busbetrieb mit seinem räumlich begrenzten Aktionsradius wird bloss eine Ergänzung sein. Die Bahn, die in den hundert Jahren ihres Bestehens so viel zur Entwicklung des Dorfes beigetragen hat, wird nach wie vor den überwältigenden Teil der «wandernden» Berufstätigen zu ihren Arbeitsstätten führen; der SBB-Vorortsverkehr dürfte sogar weiter stark ansteigen. Vergessen wir nicht, dass auch hier Wünsche nach Verdichtung der Zugfolge vorliegen, die immer wieder aufgegriffen werden müssen. Kein Geringerer als Kreisdirektor Fischer hat, um das zu ermöglichen, auch für die Linie Wallisellen—Uster den Bau der Doppelspur als «sehr wünschbar» bezeichnet. Dabei wissen wir sehr wohl, dass unsere Glattalzüge zwischen Oerlikon und dem Hauptbahnhof, auf der meistbefahrenen Doppelspur-Strecke des ganzen Bundesbahnnetzes,

einen «betrieblichen Engpass» passieren müssen. Eine weitere wesentliche Verbesserung der dem Berufsverkehr dienenden Zugverbindungen wird darum von der endgültigen Lösung des Zürcher Bahnhofproblems abhängig sein.

Die Autobusse, ob ein- oder zweistöckig, werden auch in zwanzig oder dreissig Jahren noch fahren, aber vielleicht besorgen sie dann lediglich den Zubringerdienst zur Station Oerlikon einer bis dann möglicherweise gebauten leistungsfähigen S-Bahn. In den kommenden Jahrzehnten dürften für die Sanierung der Verkehrsverhältnisse der Stadt, der ganzen Region Zürich überhaupt, kühnste Projekte Wirklichkeit werden...



Von Pfarrer Jean Kuhn, Dübendorf

Just in einer Zeit, da die Kirchenglocken für die stetig anwachsende Einwohnerschaft von Dübendorf immer mehr am Rande des Ortes, eben allein im Wil draussen, erklingen, ist es besonders am Platze, sich über ihr Läuten zu besinnen. Dieses Bedürfnis wird eben verstärkt durch die Tatsache, dass im Dorfkern regelmässig Gottesdienste ohne das seit Jahrhunderten übliche Einläuten stattfinden, nämlich im neuen Kirchgemeindehaus ohne Glocken und in der ebenso neuen katholischen Kirche, die noch keinen Turm besitzt. In diesem, den herkömmlichen Werten vor allem gewidmeten Hefte mag eine solche Betrachtung zunächst in einem möglichst gründlichen geschichtlichen Rückblick vor sich gehen.

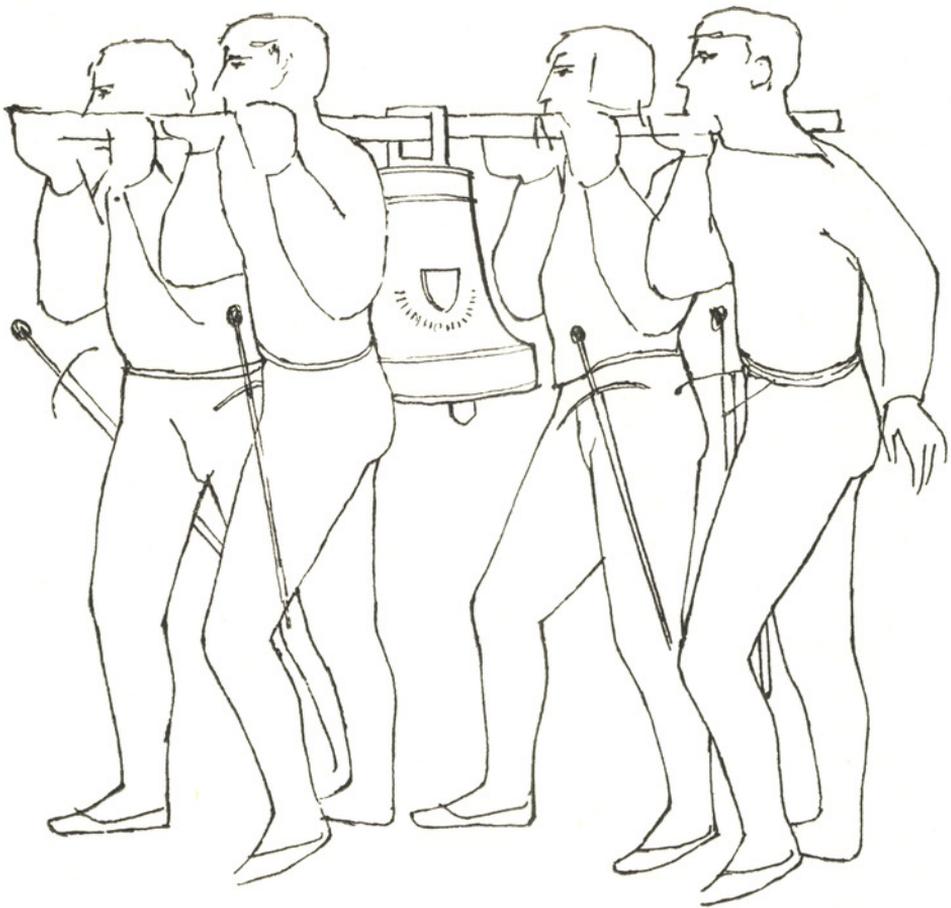
Eine Kirche setzt schon die älteste Urkunde aus dem Jahre 946, in welcher Dübendorf unter dem Namen Tuoblindorf im Zusammenhang mit einem Zehntenstreit zwischen Grossmünster und St. Peter in Zürich erwähnt wird, voraus. Wann aber Glocken hinzugekommen sind, hat sich bis jetzt nicht feststellen lassen. Die ersten Spuren weisen nach Rapperswil. Bei der Belagerung von Rapperswil im Jahre 1656 ist in Jona eine Glocke erbeutet und von den Zürchern in der Folge Dübendorf überlassen worden. Wie es stets der Fall ist, so sind auch damals bei allen kirchlichen Anstalten menschlich-allzumenschliche Züge unverkennbar untermengt. Diese Glocke trug die Inschrift

«Durch St. Kathrin und Agathen Gebett
aus Feuersnoth Gott uns errett 1641»

und zeigt die Bilder von Christus am Kreuze, Maria, Petrus und Johannes dem Täufer mit dem Lamm auf dem Arm. Darunter findet sich ein Rapperswiler Schild mit den Worten:

«ex deveto civium de Wite»

Das heisst: aus frommer Hingebung der Bürger von (Rappers-) Wite, könnte aber auch bedeuten: aus einem Gelübde der Bürger von Rapperswil hervorgegangen.



Weitere Glocken sind in den Jahren 1765 und 1878 erstmals bezeugt. Zur ersteren, der kleinsten, ist ein «Schreiben an die Herren Obervögte aus anlass der Neuzugiessenden gespaltenen kleinen Glock sub dato d. 8. Mertz 1765» erhalten. Es lautet:

«Tit.

Nachdeme die Fatahilitet hiesiges Kirchen Spihl betroffen, dass die kleinste von denen dreien Kirchenglocken einen Spalt geworffen, wodurch sie den Klang gänzlich verloren und also unbrauchbar geworden, als habe, umb an hohe behörd das nötige und dienliche Langen zu lassen, da wir uns in die Nothwendigkeit gesetztet sehen, die beschädigte

Glocke um zu giesen im Glockenhaus bey Hochgeehrter Herr Zunftmeister und Silher Füsli vorläufige Nachfrag halten lassen, was über das umgiessen der alten Glocken für unkosten möchten ergehen, und darauf den bericht erhalten, dass in gerd dass hiesige Pfahr meist nothige leuchte in sich fasse, der Centner neu à fl. 70 (fl. für florenus = Gulden) erlosen werden solle. Hergegen solle der Zentner alten Metalls à fl. 40 angenommen werden. Hochdensenben ist gleich mir bekannt, das hiesiges Kirchengut, das sonst die kirche und was dazu gehört zu unterhalten schuldig, nicht hinlänglich solche kosten zu bestreiten ohne sehr merklich zu kurtz zu kommen. Da übrigens nicht zweifle, es werden Hochdieselben durch hiesigen Ehrenden Untervogt meines Nahmens auch benachrichtiget worden sein von einer hier aus dem Steuergeld zu machende sichere andienung von fl. 100 auf Meyen auf Conrad Fenner, als stellen auch dis der Hohen Gunsten anheim, und sollte mir sehr lieb sein, wan hochdensenben belieben bey nächst vornehmenden Kirchenrechnungen auch hiesige Almosenrechnung, die parad halten werde, einzusehen und zu beurtheilen vermög neu Hoch Oberkeitlich ergangenen Allmosen-Ordnung. Beynebst erlauben Sie, dass unter Gehorsamster Empfehlung mit tiefstem Respect zu beharren die Ehre habe. S.»

Der geneigte Leser zerbreche sich nicht den Kopf über dem Suchen nach der genauen Bedeutung jedes einzelnen Wortes. Einiges mag dabei ruhig auf das Konto mangelnder Rechtschreibung und Beherrschung der Grammatik gebucht werden, die beide damals wenn möglich noch grössere Mühe verursachten als heute. Auf jeden Fall ist aus dem Ganzen zu lernen, wie ehrerbietig Schreiben an Oberbehörden aufgesetzt werden sollen, damit ihnen ein gleicher Erfolg beschieden ist.

Die grosse Glocke, welcher dasselbe Missgeschick der Vergänglichkeit wiederfuhr, musste 1832 umgegossen werden. Mit ihr kam auch gleich die zweite an die Reihe, weil sie schon seit langer Zeit schadhafte war. Damals wurden für die Erneuerung des Geläutes 1055 fl. an freiwilligen Beiträgen zusammengelegt. Das Umgiessen in der Firma Rosenlecher in Konstanz kostete 1060 fl., also kaum mehr als die Gaben ausmachten. Verhältnismässig kurze Zeit später war die jüngste Erneuerung fällig,

die gleichzeitig eine Erweiterung bedeutete. Das langsam und immer rascher aufstrebende Dübendorf spiegelt sich auch in der Geschichte seiner Glocken wieder.

Die vier Glocken, welche heute im Kirchturm hängen, tragen alle die Inschrift:

Gegossen von Jakob Keller in Unterstrass 1870
Kirchgemeinde Dübendorf

Die Tonzusammenstellung ist des-Dur, also des f as des'.

Nach Gewichten lautet die Reihe wie folgt: 2054 kg, 1040 kg, 602 kg und 250 kg, ergibt total 3946 kg. Das ist ein ansehnliches und doch verhältnismässig leichtes Geläute, wiegt doch zum Beispiel die schwerste Glocke der Pauluskirche in Zürich allein 6220 kg, während das Gesamtgewicht dort 17546 kg ausmacht.

Sinnig und beherzigenswert sind aber in Dübendorf vor allem die Glockensprüche, deren Bekanntgabe zur Würdigung in den weitesten Kreisen das Hauptanliegen der ganzen Beschreibung bildet:

Erste Glocke:

Zu Gottes Ehr',
Zu Christi Lehr',
Zum Gebet der Frommen
Heiss' ich euch zusammen kommen.

Zweite Glocke:

Geht zur Arbeit,
Geht zur Ruh',
Betet, ruf ich allen zu.

Dritte Glocke:

Mein Schall ist Widerhall
Von Heimathöhn,
Auf Wiedersehn!

Vierte Glocke:

Mit kleiner Stimm'
Doch Gottes Lob ich sing.

Auf die grössten Geister des Abendlandes hat ja bekanntlich keine Sprache so sehr gewirkt wie die Stimme der Glocken.

Friedrich von Schiller, der grosse Dichter, ist davon inspiriert worden, sein bekanntestes Werk, «Das Lied von der Glocke», zu schaffen.

Johann Wolfgang von Goethe lässt im grössten Drama der deutschen Sprache «im Faust», die Osterglocken an entscheidender Stelle sprechen. Gottfried Keller bezeugt, wie er, der Pflicht zum Gottesdienstbesuch entronnen, auf dem Zürichberg steht und denkt: Wie schade wäre es, wenn dieses weihevoll Tönen über unserem Lande endgültig verklingen würde!

Jeremias Gotthelf beschreibt namentlich in der Novelle «Der Sonntag des Grossvaters» unvergleichlich der Glocken Klänge Hallen und Wallen vom Tale über Hügel bis zu den Höhen hinan.

Albert Schweitzer endlich stellt sein bestimmendes Jugenderlebnis unter den Aufruf der Glocken. Er berichtet, wie er als Knabe mit einem Gefährten im Walde den Vögeln nachstellte. Vorsichtig hatten sich beide an die Beute herangepircht. Schon fasste der andere das arme Tierlein aufs Korn, als es auf einmal vom Dorfe her zu läuten begann. Jäh fuhr er mit einem Haltruf dazwischen. Ihm wurde plötzlich das Heilige in der Schöpfung bewusst. Das war die Geburtsstunde der hundertfältig in die hilfreich rettende Tat ausmündenden «Ehrfurcht vor dem Leben».

Mögen also auch heute noch durch unsere und alle Glocken Junge und Alte zu grossen Gedanken und noch grösserem Tun angespornt werden. Ihr Klingen wird doch immer wieder als Widerhall der bewegten Menschenseele empfunden, und zwar in Freude und Leid, in Not und Gefahr als Flehensruf, Dankwort und Lobgetön.

Jeder dieser schönen Glockensprüche soll für sich selbst reden und wird gewiss bei keinem, der sie zum ersten Male vernimmt, seine Wirkung verfehlen. Wer hätte geglaubt, dass die Botschaft gerade unserer Glocken so schlicht und hehr wäre. Möge sie bei jedem Erklingen der ehernen Stimmen durch die Ohren bis in die Herzen hinein dringen und aufrufen, ja aufwecken zu einem neuen Hören und Beten, demütigem Sich-beugen und aufrichtigem Handeln.

D A S R O S E T T E N F E N S T E R D E R
K A T H . K I R C H E I N D Ü B E N D O R F

Von Urban Seiler, Dübendorf

Dübendorf, seitab gelegen der Stadt, eingebettet in weite Felder, umklungen vom Geläut der Herdenglocken, bestandsicher durch sein altingesessenes Bauerntum und Gewerbe: was fragte man viel nach Kultur und Kunst; das überliess man gerne der weltoffenen Stadt. So war es früher. Heute, da Stadt und Land sich die Hände reichen, die Beziehungen herüber und hinüber weben, ist es anders geworden. Und miteinbezogen in diese Bindungen ist das Streben, auch teilzuhaben und mitzubesitzen am grossen künstlerischen Kulturgut, dessen die Stadt dank ihrer Mittel und Gönner reich ist.

Ein Glück ist es, dass nun für die katholische Kirche Dübendorf Kunstwerke geschaffen wurden, deren Ruf über unsere Landesgrenzen geht. Jedes Kunstwerk, vorab das sakrale, bedeutet ein Wagnis, denn es geht um Wertung und Bekenntnis. Wertung, vom Zeitgebundenen sich zu scheiden und sich als zeitlos zu bewähren. Bekenntnis, im Kampffeld der Gesinnung Wort und Antwort zu geben für die Daseinswirklichkeit des Lebens, des Geistes und des christlichen Glaubens.

Die Glasmalerei, eine Kunst, die nicht den angeblichen Ansprüchen der Menge genügt, bedarf zu ihrem Verständnis einer Einführung und des Erklärens ihres ursprünglichen Sinnes.

Beinahe so alt wie die christliche Kirchenarchitektur ist auch die Sitte, den Kircheninnenraum mit farbigen Gläsern zu schmücken. Schon zur Zeit Kaiser Konstantins (306—337) setzte man in die Fensterrahmen farbige Gläser. Im Drang, die gottgeweihte Stätte abzuschirmen von der Aussenwelt, verhängte man anfangs die Fenster mit Teppichen. Als die Kunst der Buntverglasung bekannt war, lag der Gedanke nahe, die Fensterfläche selbst in Teppiche zu verwandeln. So entstanden in der frühchristlichen Kunstepoche die ersten farbigen Fenster. Nicht eine Glasmalerei — das Schwarzlot wurde erst in der karolingischen Zeit erfunden — sondern ein Glasmosaik wurde geschaffen. Im 13. und

14. Jahrhundert erlebte die Glasmalerei besonders in Frankreich ihren Höhepunkt. Doch mit dem Aufstieg der Tafelmalerei im 15. Jahrhundert setzte der Verfall der Glasmalerei ein. Die nachgotischen Stile (besonders Renaissance und Barock) trugen weiter bei zum Verfall. Mystische Lichtsymbolik war gerade entgegengesetzt der rationellen Haltung und Klarheit der Renaissance, und der Barock erreichte die geheimnisvolle Wirkung durch seine architektonischen Formen.

Im 19. Jahrhundert begann man, stilistisch unsicher geworden, die romanischen und gotischen Formen zu kopieren, und damit auch die bunten Scheiben. So erlebte die Glasmalerei eine Wiedergeburt, wenn auch eine unerfreuliche. Ursprünglicher Sinn und Funktion der Farbfenster hatte man vergessen und verkannt. Banale Anekdoten biblischen Inhalts wurden auf den Bildern erzählt, die aber leer an christlichem Geistgehalt, christlicher Kraft und Ethik waren.

Nach dem ersten Weltkrieg zeigte sich in den Kunstwerken eine Neubesinnung und eine Sehnsucht nach tieferem und wahrerem religiösen Erlebnis. Auch der verloren gegangene wahre Sinn der Glasmalerei wurde neu erkannt.

So ist das Rosettenfenster der Maria-Friedenskirche Ergebnis solcher Neubesinnung. Dabei knüpfte dessen Schöpfer, Paul Monnier, Lausanne, in technischem Sinn unmittelbar an bei dem Beginn der Glaskunst: beim Glasmosaik; und an Stelle der Bleiverglasung trat der Zement.

Das riesige Bild von 8 m Höhe und 5,45 m Breite ist eine Farbensymphonie voll Glut und Leben.

Drei Gestalten sind es, die das Bild beherrschen. Zunächst, in der oberen Bildmitte, Christus, der Weltenrichter, umgeben von glutroter Gloriole. In der rechten Hand das Schwert, die Linke erhoben zum Schwur, thront er auf der neuen gottverheissenen Welt. Darunter, in Bildes Mitte, steht der Engel der Gerechtigkeit mit Waage und Flammenschwert. Nicht verbundenen Auges wie eine Justitia, die urteilt nach menschengeschaffenem Gesetzbuch, sondern scharfen offenen Auges, wägend nach ewigem gottgeschaffenem Recht. Unter des Engels Füßen rasen die vier apokalyptischen Reiter auf falben Rossen durch die Sphären, Tod und Unter-

gang verbreitend. Zuoberst des Bildes, über Christi Haupt, breitet sich die Ewige Stadt aus, überstrahlt von einem leuchtenden Diamanten. Ewige Stadt, Christus, neue Erde, Gerechtigkeitsengel und apokalyptische Reiter, das ist der Mittelteil des Bildes. Rechts und links der Ewigen Stadt sind die Attribute der Evangelisten dargestellt: Engel und Adler, Stier und Löwe.

Christus zu Seiten schweben Engel. Der eine hält das Marterkreuz, ein anderer schwingt das Weihrauchfass. Die Gruppe bildet für sich einen Kreis. Ein Mittelkreis ist dargestellt mit Engeln, die Posaunen blasend aller Welt den jüngsten Tag verkünden. Da sieht man zur Linken weit aufgerissen der Hölle Rachen und rechts die offene Pforte zur ewigen Herrlichkeit. Engel breiten die Arme aus, die Seligen empfangend. St. Georg mit eiserner Kraft, weist die Verdammten zur Hölle. Den untersten dritten Kreis bilden die apokalyptischen Reiter mit den Verdammten und den Seligen. In der untern linken Ecke schwingt der Tod seine Hippe und ihm gegenüber, in der rechten Ecke, sitzt sinnend ein Greis, der das leerrinnende Zeitglas betrachtet.

Noch vieles zeigt das Gemälde und es lohnt sich, immer wieder hinzugehen, es von neuem zu betrachten. Denn das vielgestaltige Bild ist nicht so geschaffen, dass es all seine Schönheiten auf einmal preisgibt. Es verlangt, dass man das Bild, wie ein tiefsinniges Gedicht, auswendig lerne. Und nicht nur die gegenständliche Darstellung, sondern auch des Bildes Sinn und Bedeutung.

Von A. Zangger, Dübendorf

Brezys solang isches sider. Mängs, wo doo passiert ischt, häni vergässe und anders chönti verzelle, wie wännis grad iez erläbti.

S isch na em Chrehaanen und mer mags schon gmerke, das d Nächt lenger werded. Die zwäi äinzige Hüüser ufem Bettlipuck obe, wo denand glyched wie Zwilling, zäichnet si scharf am Morgehimmel ab. A der Bahnhofstrass bränned na d Petrollaterne und s wer öppe Zyt, de Bollagg chiems cho lösche. Jez macht s Gmeindammes Christine di hinder Nöihoftüür uf und laat de Scholli use. Dä hauts wie s Bysiwätter um de Huseggen ume uf d Strass füre und billt zwee, drei Sträich gäg der Glatt abe. Sofort chunnt de Bschäid unen ue. Au s Gmeindschrybers händ Tagwach gmacht und de Neeger gschickt go spaziere. S Wettränne cha loosgaa. Aber halt na! «Da gaat ja grad der Aarüster, de Schänkel Albert uf de Zug und dä hät sicher öppis für mich under syner Pelerine», tänkt de Scholli und gat em ganz manierli go s Tööpli gäh. Woner aber hät, was er hät welle, flattiert er dem Albert nüme lang und wäpft mit em Zucker zwüsched de Zääne dem Neeger etgäge. Ufem halbe Wääg findt d Bigrüessig mit gägesytigem Abschmöcke statt. Druuf, schön eine na em andere, bigüüsseds de Latärnepfosten am Strasserand zwäi-, drüümal und dänn, iez immer hert näbetenand, ränneds s Strassepörtli ab und d Wis deruuf, hinderem alte Puurehus, wo der Uhremacher Beck vom Püschel Jokeb i Pacht hät, dure, gäg de Fridau ue. S ischt kän Zuefall, das de Jokeb grad da ischt. Jede Morge bizyte macht er syn Spaziergang ufem schmaale Wisewägli gägem Kuene Schaaggi abe. Ganz bis zus Schaaggis Huus abe, wo zwoo stolz Pappelle der Ygang biwached, mager nüme. Er gaat a zwee Stücke und syni Jöörli sind zellt. Um die Zyt wär de Schaaggi au nanig dihäime. De morgesfrüe, am Drüü scho ischter mit sym Milchfuerwärch uf Züri gfaare und vor em Mittag chaner nüd ume sy. Na dere Bigegnig gaats, immer im Galopp um d Fridau ume uf s Stäi-

hauer Herres Werchplatz ue. Mit de Hinderpfoote wird deet vil Fäg-
sand uufwirblet, bis beed usgseend wie Sandhase. Aber dä Sand ischt
gly wieder abgschüttlet, biräits pfurreds über d Strass und underem
Wirtshuus «Zum Bahnhof» dure, wos dem Trüebe Hans na gschwind
guete Tag säged, bivors die bäide Wisepöörtli ab und über de Wasser-
grabe dure zum Nöihoof zugg chömed.

S ischt na e rüebigi Zyt rächts ännet de Glatt, äigetli isch mer deet
ussetem Dorf. E Nöihoofstrass gits nanig, nu e schmaals Fuesswäggli,
wo bim Nöihoof hindere zum Wuer ue und deet diräkt über de Schwell-
läde ufemene erschte Stääg über d Glatt und ufeme zwäite über der
under Müllikanal durefüert. Bim Haasi Hermann syner Wagnerwerch-
statt zue chunts i d Streelgass ie. Uf der Bahnhofstrass gseet mer mee
Brugg- und Läterewäage mit Hornveh voruus als Rossgspaa. Was Lobe
und Göil öppe falle lönd, das chunt eso um die Nüüni ume s Gaggemaali



mit syner Chüedrückbänne cho hole. De Neeger am Gartetüürli vo der Gmäindrats-Chanzlei bäfzgets mee weder nüüd aa und wänns mit syner chöstliche Ladig nüd hantli wyterzottled, stellt er dänn na syni Zää. De Scholli uf der Nöihofstäge aber nimmt gar käi Notiz vom Amaali. Als Wächter vom Huus hät er scho die aaggnäämer Uufgaab als de Neeger. Wer oppen in Nöihoof ie gaat go es Schöppli trinke, ischt sälte uliidig und macht höchstens bim Usegaa e suurs Gsicht, wänner dem Gmäindamme sys Aigegwächs, de Stettbacher, probiert hät. De Neeger aber beeländets allpott, wänn eso en ugfellige Dübedörfler zu sym Maister chunt cho en Todesfall aamälde oder gar äine, wo si wott oder mues la verchüende.

Gly na em Gaggemaali gaat de Herr Ruegg, Spezereihändler im Stedtli, uf d Stazion ue go grüe Würst abhole, won im de Metzger Haller vo Züri schickt. Sys Vierrederwägeli ziet de Herr Rüegg immer sälber, aber nie gsäch mer en ohni syn Hund. En Sachverständige, was fertig brächti, asenen Köter als rasseräin mit eme Stammbaum uszstaffiere, häts wahrschynli na nie ggäh. Dä Hund glychet amene änglische Windspiil, ischt wyss und schwarz ggschägget und hät usgrächnet über s rächt Aug aben en schwarze Flärre, wonem e hinderlischtigs Uussee git. Deby ischt er s harmlosischt Gschöpf und syne vierbäinige Widersachere en noble, ritterliche Gegner. De Scholli und de Neeger sind der Aasicht, dä frönd Fötzel i der Monduur vonere Fryburgerchue passi nüd a d Bahnhofstrass und verfolgeden drum was chönd. Wienen ggüebte Fächter laaters ganz näch ane choo und gumpet mit emen elegante Satz über beed ewäg. Dänn laater si fascht verwütsche, wycht äimal ums ander vigelant uus und laats bi jedem Aagriff leer laufe. Und wänns chyched und lälled und mit useghänkter Zunge wider uf d Strass ue chömed, ischt er scho bi sym Mäister, wo dem Gflügelhändler Chicherio i der undere Mülli une und dem alte Büchsi, dem Sonderbundsveteran Fänner im «Chloschter Caduus» ine, biräits ein Znüni us syner Wurstzaine verchauft hät.

Die tick Fründschaft woni mit em Scholli pflägt ha — das muesi jez scho i der Vergangehäit verzelle — isch mer emaal schier zum Verhängnis worde. Wisewy vo der alte Gmäindraats-Chanzlei, vo der Glatt bis zum

Nöihofgarten ue, echli tüüfer als d Strass, ischt e Wis gsy. De Bumäister Bonaldi hät deet i vile, lange Zylete Zimäntröhre vo alle Grössene uufgschichtet ghaa. Hinder däm Röhrelaager ischt e grosses Rächtegg, so bräit wie d Kantonbankaalag hüt lang ischt und i der Lengi bis nüd ganz zur Kasinostrass ue mit eme Brätterschlag yghaaget gsy. Innen a däre Umzününg ischt parallel zur Glatt e mordslangi Werchbaragge gstande, wo s Bonaldis Buarbäiter au kochet und ggässe händ.

Mit däne Muratori hanis immer guet chöne. Wänni Före gha ha, woni nüd gern wyt und bräit ha welle erchläre, wie und wo das is gfange heb, hänis det abe praacht und will die äifache Lüüt zu alle Zyte gastfründlicher gsy sind als die bessergstrählete Gyzgnäpper, häni det une au mänge Täller Maccaroni mit Chäs oder Späckmöckli draa ggässe. Das isch mer jedesmaal en Hüürepäis gsy. Bim Moraspiil, wänni scho nüd rächt naacho bi, häni glych so luut prüelet wien en Italiener.

De Werchplatz hät öis Buebe ghöört, aber nu wenn de Herr Bonladi nüd ume gsy ischt. S Toor ischt sälten offe gstande. Ufem Haag obe häts Stacheldraht ghaa, det ischt nüüt zmache gsy. Aber im Haag häts öppen es Brätt ghaa, won echli naaggä hät. Bi ganz trochnem Wätter hät mer daa und deet chöne une dure muuchle. Wilmer gwüsst händ, dass en rächte Fuchsbou mee als äin Uusgang ha mues, hämer au deet dure vorgsorget.

Emal amenen Abig hämer z Dreie höch welle dem Latärnenaazünder zue- luege, wiener eso en Petrolbränner zum butze und naafülle vom gussisene Pfoste oben abe gna hät. Syn richtige Name tuet nüt zur Sach. Er hät nüd zu den obere Zähtusige ghöört, ischt aber en gwerchige Maa gsy und hett si gschämt, d Armepfläg in Aaspruch znäh. Sy gschaffig Frau ischt sogar go wäsche und go butze, dass iri Buebe, wo nüd vil bräver gsy sind als mir, ganzi Hosefüdli gha händ. Es hät mi spöter mängmaal nüd rächt tüecht, das mer en säbmal därewäg höch gnaa händ; aber ebe, mer sind Luusbuebe gsy und händ über öiseri Opfer nie zerscht es Löimundszügnis ygholt.

Mer hät em gsäit «de Bollagg» und wiler en ganz en gspässige Gang gha hät, hämerem öppedie grüeft «galopp». Der Edy hät dozmaal bhauptet,

mer sägi dem Tramp de Güllebanne- oder de Milchtauseschritt. Säb stimmt natürli hüt nanig. Sy Vorwärtsbiwegig ischt öppis ganz anders gsy. Mer hät eener der Ydruck ghaa, er chön gar nüd marschiere, er mües immer traben und heb dezue na ganz ghörig de Chnüü-schnapper. Säbmaal ischt er zünftig rumpelsurrig gsy, hät nüüt welle wüsse vonis und hät is, jede miteme äxtrane Schlotterlig, furtgföikt. Zimli tuch simer uf s Bonaldis Röhre abeghockt und händ däne Schnöögge naagstudiert, bis uf s Maal äine säit: «Däm tunderhagels Schrägmarsch settid mer emal zäige, was für Schnuderi, Galöörene und Toorebuebe das mer sind. S wär gschämig, wämer nüd e soviel Rebidatz hettid.»

Jääsoo! Das hät zündt.

Usere Hampfle Rossschwanzhaare hämer e vier bis föif Meter langi, fascht unsichtbari Schnuer knüpft. Die hämer ane richtigi, langi Hanf-schnuer aapunde und am andere Aendi vom Rosshaar en alti Gälttäsche festklämmt. Das Portmenee ischt purzlet volle gsy, aber nu voll Glascherbe. Mer händs hert as Gartemüürli vo der Gmäindrats-Chanzlei ane gläit und d Schnuer dur e Röhre i der overschte Räihe durezoge. Woner vom Bahnhof her z trabe choo ischt, es hät scho timberet, ischt zuefellig suscht niemer uf der Strass gsy. Langsam häni zogen a der Schnuer bis d Gälttäsche deet gglägen ischt, woner si hät müese gseh. Er ischt still-gstande, hät si mit em Fuess e chli gstupft und ischt go sys Läterli und sys Butzzüüg abstelle. Woner si hät welle ufnäh, häni wider zogen und wil er jez de Schwindel gmerkt hät, simer uf die hinderscht Röhreaihe ue und äine hät grüeft: «Wer ischt en Toorebueb?» Antwort im Chor: «Ich nüüd.» «Wer ischt en Galööri?» Aber ohälätz, das Frag- und Antwortspiil hät nüd chöne fertig gspilt werde. Ime gstreckte Galopp ischt er ufis loos cho und mir händ durs nächscht Ghäimtürli im Bonaldi-Haag Rückzug plaase. Ganz hüscheli hani s Brätt wider vor d Oeffnig ane zoge und dur en schmaale Schlitz dur uufpaast, ob er chöm. Daa . . . ? Aismals chratzets am Brätt. Das hät jez grad na gfehlt. Vor em Haag usse ischt de Scholli gsy, dä hät is natürli gschwind gfunde und jez hät er welle zu mir ie cho. Je wütiger das en aagschnautzt han: «Mach dass

furt chunscht», deschto ufdringlicher hät er Ylass begährt. Zletschemänd hani tänkt, es langi villicht na, has Brätt echli zrug gschosse und ganz lyslig gflismet: «Ine miter.» Jez bin i aber stuuchebläich worde. Astatt dem Scholli ischt dem Bollag sy Fuuscht dur d Oeffnig ie cho, s Brätt ischt ewägg gsprützt dass klöpft hät, äis Bäi hät au na dure möge, aber dänn isch es nūme wyter gange. Mich häts vor Schrecke so wyt hindere ggrüert, dass er mi nūme hät mögen erlange. I ha scho welle myne Kamerade naa uf en Notusgang zueränne, wos hindermer zue afä hät wättere: «Sacramento, gäibe Bollag, use, furt, du nüüt z tue daa!» Momoll, öisere Lampischt ischt schön i der Chlämmi gsy. Innen am Haag hät en junge Tessiner, de Francesco Ciceri, gfuuschtet, was er usepraacht hät und ussefüür hät de Scholli glärmert, wie wänner en Ybrächer gstellt het. S isch nūd lang ggange, so si mir drei Schlingel wider uf de Röhre obe gstandte und äine häts i Gotts Name nūd chöne verhebe, er hät em na müese naarüeffe: «Sacramento, gäibe Bollag chum namal wänt Gurri häscht.»

Und wie äim so öppis schier e halbs Jahrhundert spöter wider cha in Sii choo! Unen a Carona, däm schöne Dörfli hinderem Salvatore, wo der Lisa Wenger de Stoff ggää hät zu ihrem Buech «Licht und Schatten über San Marto», ischt en eltere Maa ufeme Mürli gsässe.

I der Abigsunne hät er über de Ceresio gägem San Giorgio und Generoso dure glüürlet. Mer händ afä spröchle und zuefellig hanem verzellt, woni im Tessin scho überall gfischet heb. Jez isch mer ufgfalle, wiener mi gmuschteret hät. Woher das i sey? «Vo Dübedorf.» Er ischt ufgschnellt wienen Junge, hät mi am Arm packt und i ha nu na müese zuelose. «Bini de Franz Ciceri. Früener i saffe vili Summer in Dübedorf bi Bonaldi und anderi Bumäister. Du... du.» I ha min Name gsäit. «Du piccolo pescatore bi Nöihof obe. Bis worde a biseli corpulent. Aa Dübedorf... Möchti nomool go luaga. Che bel paese, ssuuberi Dorf.» Gern hani das ghört.

Francesco, vo dym Loblied uf öisers Dorf gib der d Helfti ume. Mer wänds täile, brüederli, wie vor füzg Jahre d Fisch und d Maccaroni. «Il bel paese» sell dym Carona, s «ssuuberi Dorf» öiserem Dübedorf gälte.

I gnüesses wien en alte Wy,
 Wänn hüt e Schuelfründin mir säit:
 «Dozmaal sind ir Luusbuebe gsy,
 Mir Mäitli händi nüüt naaträit».

Mer händ harmlosi Sträich uusgheckt
 Und boshafte nu hii und daa.
 S schlächt Gwüsse hätis sälte gweckt,
 En Alpdruck hämer z nacht nie ghaa.

Sind Chlaage bis zum Leerer choo
 Und hämer gmäint, dasmaal schlögs y,
 So hät er gsäit: «Das känni schoo,
 Die Pflgeljaar gönd au verby.

I ieder Klass häts Schlingel ghaa,
 S Schuelhuus wird dene Bängel z äng.
 En Luusbueb git kän schlechte Maa,
 Er haut drum vorhäär über d Sträng».

A. Z.

Unter diesem Titel sollen künftig in unserem Heimatbuch kurz gefasste Äusserungen von Einwohnern verschiedenster Herkunft über ein bestimmtes aktuelles Thema mitgeteilt werden. Diesmal befragten wir einige Dübendörfler um ihre Meinung über die gemeinderätliche Aktion «unentgeltliche Einbürgerung».

Im Bewusstsein des ideellen Wertes des Gemeindebürgerrechtes und in der Hoffnung, damit das dörfliche Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken, richtete der Gemeinderat im April 1955 an die Einwohner schweizerischer Nationalität, die seit mehr als zehn Jahren in Dübendorf niedergelassen waren, den Aufruf, sich unentgeltlich um das Gemeindebürgerrecht zu bewerben. Die Aktion hatte einen vollen Erfolg, lagen doch 411 Gesuche vor, die 1103 Personen betrafen. Der Anteil der in Dübendorf Heimatberechtigten an der gesamten Wohnbevölkerung, der zur Zeit der letzten Volkszählung lediglich noch 16 Prozent betrug, stieg damit wieder auf etwa 28 Prozent. Red.

Ein pensionierter Sekundarlehrer: «Die Aktion scheint mir ebenso originell wie grosszügig zu sein. Zwar wird sich im Gemeindeleben äusserlich wenig ändern; aber es wird doch wie nach einem Luftzug eine erfreuliche Auffrischung in mancherlei Beziehung sein, eine Stärkung und Belebung des Zusammengehörigkeitsgefühls und des Verantwortungsbewusstseins, was in einer Zeit, da die persönlichen und gesellschaftlichen Bindungen mehr und mehr sich lockern, nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. — Mit der kostenlosen Verleihung des Bürgerrechtes an eine grosse Zahl von Gemeindegliedern handelt der «Staat» einmal demonstrativ nach dem Wort «Geben ist seliger, denn nehmen». (Das will nicht heissen, dass er sonst nur nimmt; er gibt alle Tage und in reichem Masse, freilich den meisten unbewusst.) Nach dem unbestreitbaren Erfolg ist nur zu hoffen, dass die Kanzleiarbeit der «Handänderung», d.h. die Ueberreichung des Bürgerbriefes, nicht eine trockene Angelegenheit der Amtsstube bleibe, sondern zu einem festlich-würdigen Akt gestaltet werde...» St.

Ein Flugplatz-Beamter: «Zu diesem Schritt gratuliere ich der Behörde. Wenn ich bis heute den Gemeindegliedern nicht in der nötigen Tiefe folgte, so war die Tatsache — wenn auch nicht äusserlich anmerkbar — doch mitbestimmend: «Ich bin ja gar kein Dübendorfer». Dieses ein wenig an die eigene Ehre appellierende Argument fällt nun weg. Heute bin ich stolz, zum Kern der Gemeinde zu gehören. Die Art des gewählten Verfahrens beurteile ich als grosszügig. In meiner ersten Heimatgemeinde wäre dies nicht denkbar.» F. Ja.

Ein weiterer DMP-Beamter: «Vielleicht sagt uns der Ausdruck ‚Bürgerrecht‘ noch nicht allzu viel. Das ändert hingegen, wenn wir die Bezeichnungen ‚Heimatgemeinde‘, ‚Heimatschein‘ mit der Betonung auf ‚Heimat‘ wählen. Und das ist doch so erfreulich, dass viele der seit Jahren hier ansässigen Einwohner gezeigt haben, dass sie Dübendorf als ihre Heimat betrachten. Möge ihnen unser am Rande der Grossstadt liegendes Dorf in Zukunft noch mehr zur Heimat, dem Ort der engsten Zugehörigkeit werden.»

-a-

Eine alleinstehende Witwe fasste ihre Gedanken gleich in Versform:

«S ischt mer, ich chöm uf eimal z'rueh
Vom lange, lange Wandere,
Geborgeheit chunnt uf mich zue,
Und füert mich zu den andere.

Ich bin deheime, hän's Bürgerrecht,
Für mich es grosses Gschänk,
So gross, ich fass es nonig rächt,
So vill ich au nahe dänk.

Drum isch mis Herz voll Dankbarkeit.

Ich cha's ja nüd verdiene,
Dass Dübendorf my Heimet ischt,
Da blyb ich, und suscht niene!

Frau E. Brocco-Niederer

Ein Neu-Bürger: «In Bern geboren und aufgewachsen, seit 10 Jahren in Dübendorf ansässig, besitze ich das Bürgerrecht einer thurgauischen Gemeinde, die mir und meiner Familie völlig unbekannt ist und mit der ich keinerlei Beziehungen habe. Ich habe deshalb die Aktion der Behörde von Dübendorf warm begrüsst; denn es ist ein ganz anderes Gefühl, in einer Wohngemeinde nicht nur Stimmbürger und Steuerzahler, sondern auch heimatberechtigt zu sein. Namentlich das Vorgehen war glücklich: keine Gesuche und Begründungen, nur die Anmeldung! Man hatte lediglich das Angebot der Gemeinde anzunehmen. Es ist zu hoffen, dass dieses Beispiel der grosszügigen und fortschrittlichen Politik von Dübendorf auch in anderen Gemeinden Schule macht.»

R. W.

Ein Junger: «Der gemeinderätliche Aufruf zur Stärkung der Reihen der Dübendorfer Bürger richtet sich natürlich vor allem an die älteren Einwohner, die sich mit Dübendorf eng verbunden fühlen und seit längerer Zeit hier ansässig sind. Der jüngeren Generation fällt eine Entscheidung schwerer, vor allem dann, wenn man noch nicht weiss, wo man letzten Endes «landet» und festen Fuss fassen wird. Auf keinen Fall aber will das heissen, dass diese Jungen mit der Gemeinde nicht verbunden sind. Im Gegenteil: Auch die Jungen wollen an der Entwicklung der Gemeinde selbst regen Anteil nehmen. Und mitzuhelfen, das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu stärken, wird jetzt und in aller Zukunft Aufgabe aller sein — nicht nur der Gemeindebürger.»

f.ch.

Der Gemeindepräsident: Vom Erfolg der Aktion ist der Gemeinderat hoch erfreut und hofft, ohne sich geschmeichelt zu fühlen, aus der über Erwarten grossen Anzahl von Anmeldungen auf ein gutes Vertrauen zu den Gemeindebehörden schliessen zu dürfen. Sollte die Aktion auch die Erwartungen hinsichtlich vermehrter Beteiligung der Bevölkerung am politischen und kulturellen Gemeindeleben erfüllen, wäre ich sogar vom Erfolg restlos befriedigt. Umgekehrt ist es mein Wunsch, dass die neuen Gemeindebürger, ob jung oder alt, reich oder arm, immer stolz auf ihre neue Bürgergemeinde sein können.

Hans Gossweiler



U N B E K A N N T E S D Ü B E N D O R F

Man geht täglich seinen Weg durchs Dorf, geht an Menschen und Häusern vorbei, kennt sie und kennt sie doch nicht. Noch gibt es in Dübendorf wenig bekannte lauschige Winkel, malerische Dorfpfortien und alte, charaktervolle Bauformen. Wir wollen in den nächsten Heimatbüchern von diesem «unbekannten Dübendorf» und seiner stillen Schönheit in kurzen Hinweisen berichten.

Haben Sie die Haustüre mit ihren zwei Sandsteinstufen und ihrer dunklen Einfassung schon einmal richtig betrachtet? Sie ist Ihnen natürlich bekannt: es ist die Türe des Kelhofes, jenes hohen, schmucken Riegelhauses an der Bahnhofstrasse. Mit ruhiger Selbstverständlichkeit hat ein Zimmermann des vorletzten Jahrhunderts in das schwere rote Gebälk die schmale Türe und das kleine Fenster eingepasst. Stufen, Türe, Fenster, Balken und weisse Wandfläche bilden eine geschlossene Einheit, die auf den ersten Blick durch ihre fröhliche Farbigkeit und ihre ruhigen Proportionen beglückt. Schauen wir aber näher hin, so erkennen wir, dass dieser Hauseingang schon eine bewegte Geschichte hinter sich hat. Die Türe passt mit ihrer fast etwas hoffärtigen Wölbung nicht so ganz in das schlichte Balkenkreuz hinein. Vom Schwellbalken, der früher sicher durchgehend war und eine kräftige und klare Scheidung zwischen aussen

und innen schuf, wurde auf der ganzen Lichtweite ein Stück herausgesägt und durch eine niedrigere, bequemere und modernere Schwelle ersetzt. Die alten, abgelaufenen Stufen vor dem Hauseingang aber sind vielleicht noch die selben, über die vor gut 150 Jahren der «Dorfagent» Heusser schritt, der damals in sehr schlimmer Zeit der Gemeinde vorstand, nachdem die Franzosen der Stadtherrschaft und dem Regiment des Untervogtes Trüb schräg vis-à-vis im Hecht ein Ende gesetzt hatten.

Betrachten Sie die schlichte Schönheit dieser Pforte bei Ihrem nächsten Gang durch's Dorf genauer! Sie ist zwar, wie wir sahen, nicht mehr ganz stilrein, nicht mehr ganz einheitlich und original. Sie ist aber etwas Gewordenes, das durch seinen heutigen Zustand hindurch noch das ursprüngliche Bild und den Gedanken des Bauherrn erkennen lässt. Sie hat damit etwas bemerkenswert Menschliches erhalten. Sie könnte einen fast auf philosophische Gedanken bringen. P.

V O R 1 0 0 J A H R E N . .

Aus dem Gemeinderatsprotokoll von 1855

Im Zusammenhang mit dem gegenwärtigen Ausbau der Strasse Kämatten—Gockhausen ist es interessant zu hören, dass gerade vor hundert Jahren 12 Bürger aus Gockhausen und Kämatten das Begehren an den Gemeinderat stellten, man möge die Verbindung zwischen den beiden Siedlungen in einen «fahrbaren» Zustand bringen; die Aussteckung hätte man schon 1852 vorgenommen und es seien dagegen keine Einwendungen erhoben worden. Nach guter Schweizer Art wählte der Gemeinderat zuerst eine Kommission, bestehend aus den Gemeinderäten Pfister und Kuhn, die den Auftrag erhielt, zu berichten, ob früher schon eine Verbindungsstrasse bestanden habe, keine Einwendungen seitens der Landbesitzer zu erwarten seien und inwieweit mit Entschädigungen für Landabtretung zu rechnen sei. Schon einen Monat später konnte die Zweiervertretung das Anerbieten der Gockhauser und Kämatter melden, dass diese den Ausbau übernehmen würden, falls ihnen einige Tage im «Gemeindewerk» (Frondienst) geschenkt werde. Der Gemeinderat beschloss, sich die schriftliche Zusicherung der Petenten zu geben, dass keine Landentschädigung bezahlt werden müsse, selbst dort, wo noch kein «gehöriger» Weg bestehe; ferner hatten die direkt Interessierten für die Herstellungs- und Unterhaltungspflicht aufzukommen, ohne «Belästigung» der Gemeinde Dübendorf.

In einem Kreisschreiben des Statthalteramtes wird ersucht, die Gemeinde möge die Aufstellung von «rüstigen und tätigen Polizeibediensteten sowohl für den Tag- wie für die Nachtwache» in Erwägung ziehen, um dadurch «der Vagantität, dem Haus- und Gassenbettel und den stets in deren Gefolge sich befindenden Verbrechen» entgegenzuwirken.

Wer aus einer anderen Gemeinde nach Dübendorf heiratete, hatte eine sogenannte «Einzugsgebühr» zu entrichten. So betrugen im Jahre 1855 die Einnahmen von neun fremden Bräuten, mit «Inbegriff der Hochzeitsgaben der Verlobten», 190,40 Fr. Tr.

D A S A L T E R S - U N D P F L E G E H E I M D Ü B E N D O R F I S T E R Ö F F N E T

Schon lange wurde es als Mangel empfunden, dass Dübendorf kein eigenes Altersheim besass, ganz besonders dann, wenn Einwohner von Dübendorf, die sozusagen während ihres ganzen Lebens in unserer Gemeinde wohnten, den Rest ihrer Tage noch in einem auswärtigen Altersheim verbringen mussten.

Es war deshalb nicht verwunderlich, dass von privater Seite ganz im Stillen für ein zukünftiges Altersheim Gaben gesammelt wurden. Diese Sammlung, bei welcher auch die kleinsten Beträge dankend entgegengenommen wurden, begann im Jahre 1950 und läuft weiter, so dass freudige Spender immer die Möglichkeit haben, ihre Gaben dorthin zu leiten. Im Jahre 1953 wurde, ebenfalls auf privater Basis, eine Kommission für ein Altersheim gebildet, welche zur Aufgabe hatte, diesen Fonds zu verwalten und darnach zu trachten, in absehbarer Zeit in Dübendorf ein Altersheim erstehen zu lassen.

Aber auch die Gemeinde zeigte ihr Interesse an einem solchen Heim, indem sie im Jahre 1952 die erste Einlage in einen Altersheimfonds machte. In den darauffolgenden Jahren erfolgten dann noch weitere Zuweisungen, so dass der Bürger- und Altersheimfonds bereits auf über 150 000 Franken angewachsen ist.

Die Verwirklichung des Altersheim-Gedankens wurde mit einem Male in greifbarere Nähe gerückt, als sich der Gemeinde die Gelegenheit bot, das alte Entbindungsheim an der Storchengasse 14 für 75 000 Franken zu erwerben. Die Gemeindeversammlung vom 31. Mai 1954 stimmte diesem Kauf spontan zu und noch im gleichen Jahre, am 11. Oktober 1954, bewilligte die Gemeindeversammlung einen Kredit von 25 000 Franken für einen einfachen Ausbau in ein Alters- und Pflegeheim. Bereits auf den 1. April 1955 konnten die ersten alten Leute einziehen.

Wenn auch dieses Heim nur acht bis zehn Personen Platz bietet und in baulicher Hinsicht (nur Zweier- und verfangene Zimmer) den neuesten Anforderungen nicht ganz entspricht, so ist nun doch ein Grundstein gelegt und es finden dort einige alte Leute ein liebes Heim, wo sie sich stets gut geborgen fühlen. Unsere Gemeindegemeinschaft hat sich in verdankenswerter Weise für die Leitung zur Verfügung gestellt. Für die Verwaltung hat unsere Gemeindebehörde grösstenteils die bisherige Kommission eingesetzt.

Die Anmeldungen zur Aufnahme in das Heim waren so zahlreich, dass leider nur die dringendsten Fälle berücksichtigt werden konnten. Es mag dies gleich auch ein Fingerzeig sein, dass mit der Erstellung des neuen, grösseren Heimes nicht mehr allzu lange zugewartet wird. Hoffen wir, dass es der Gemeinde möglich sein werde, in absehbarer Zeit auch an diese Aufgabe heranzutreten. Wenn die private Gebefreudigkeit dazu beitragen könnte, den Zeitpunkt der Verwirklichung noch etwas näher zu rücken, wäre dies doppelt erfreulich.

Emil Ott, Gemeinderat

Es war im Herbst 1929, als erstmals in einer Vorstandssitzung des Gemeinnützigen Frauenvereins die Idee eines Alterstages wach wurde. Schon am 17. November war es so weit: Alle über 65 Jahre alten Frauen und Männer wurden zu einem herzlichen Beisammensein bei Gesang und Theater, wobei auch das Besinnliche nicht zu kurz kam, in die Turnhalle des Primarschulhauses eingeladen. Aus dem Schosse des Frauenvereins bildete sich auf diesen denkwürdigen Anlass hin ein Trüpplein Sangesfreudiger, das unter der Leitung von Herrn Sekundarlehrer E. Meyer den Betagten eine Freude bereiten wollte; das war gleichzeitig auch die Geburtsstunde des heutigen Frauenchors. Am dritten Alterstag vom 11. Oktober 1931, der unter dem Motto «Es war ein Sonntag hell und klar, ein wunderschöner Tag im Jahr» stand, fuhr die Gästeschar mit Autos des Touringklubs zu einem guten Zvieri nach Rapperswil. Auch die weiteren Alterstage, die im Dorf gefeiert wurden, gestalteten sich jedesmal zu einem Freudenfestchen. Die glänzenden Augen und die heiteren Züge der Gäste waren uns stets in reichem Masse Dank und Anerkennung. Am 4. September 1938 wurde abermals ausgefahren, diesmal nach Baden. Dann kamen die unvergesslichen Kriegsjahre und wir mussten uns wegen der Rationierung etwas umstellen. Hatten bis jetzt die Mitglieder des Frauenvereins selber Kaffee gekocht, Schinkenbrote zubereitet, Kuchen gebacken, so musste das nun abwechslungsweise den Wirtsleuten vom «Hecht» und vom «Bahnhof» überlassen werden. Zum 20. Alterstag fuhren 84 bekränzte Personenwagen, alle von unseren ortsansässigen Automobilisten zur Verfügung gestellt, durch eine herbstlich prachtvolle Landschaft nach Mannenbach am Bodensee. Am 13. Dezember 1953 fand wieder ein denkwürdiger Alterstag statt, konnten wir doch unsere älteren Frauen und Männer erstmals im schönen Saal des neuen Kirchgemeindehauses begrüßen. Für uns war es natürlich sehr glücklich, dass man bei der Planung auch an die Einrichtung einer Küche gedacht hat. Das Programm wurde besonders sorgfältig gestaltet und unsere Jüngsten der Kleinkinderschule gaben sich alle Mühe, die Tische recht nett zu schmücken.

Diesen Herbst waren es somit 25 Jahre her, seit der Frauenverein immer wieder in unermüdlicher Weise unseren Betagten Freude zu bereiten versuchte. Dankbar sind wir, dass sich von den «Jungen» wiederum 87 Automobilisten gemeldet haben, um eine «Jubiläumsfahrt» zu ermöglichen. Am 21. August — es war ein strahlend schöner Tag — fuhr eine grosse Schar von über 250 Gästen rund um den Irehel und am Rheinfall vorbei nach Schaffhausen, wo einer unserer Geistlichen, die sich immer und immer wieder zur Verfügung stellten, in Anlehnung an den Schaffhauser Wappenspruch «Gott ist unsere Hoffnung» einige besinnliche Worte sprach.

Frau F. Maurer, Stettbach

Der Frauenchor Dübendorf wurde am 5. Dezember 1929 durch die Gesangssektion des «Gemeinnützigen Frauenvereins Dübendorf» gegründet. Die Gründerinnen waren dabei vor allem von dem Wunsche beseelt, den lieben alten Leuten jeweils am Alterstag durch Liedervorträge eine Freude zu bereiten.

Unter der Leitung von Herrn Sekundarlehrer Emanuel Meyer nahmen Mitgliederzahl und gesangliches Können rasch und erfreulich zu, so dass der Frauenchor sich bald durch öffentliche Vorträge einen guten Ruf in Dübendorf und Umgebung schaffen konnte. Zusammen mit dem Sängerbund und dem Männerchor «Eintracht» konnte er der Bevölkerung von Dübendorf manch schönes Konzert bieten, meist in der Kirche oder an den 1. August-Feiern. An den Bezirksgesangfesten wirkte er als Gastverein mit. Der Höhepunkt seines Wirkens war die Aufführung des «Messias» von Georg Friedrich Händel, gemeinsam mit dem Männerchor, dem Sängerbund und dem Kammerorchester im Kirchgemeindehaus Dübendorf. Als Mitglied des Verbandes Schweiz. Frauen- und Töchterchöre nimmt der Frauenchor Dübendorf an den jeweiligen Singtreffen teil. Die Jubiläumsfeier zum 25jährigen Bestehen am 4. Dezember 1954 brachte dem Chor einen grossen Erfolg und bewies die Dankbarkeit weiter Kreise für das Wirken der Sängerrinnen und des Dirigenten. Herr Emanuel Meyer wurde nach 25-jähriger, erfolgreicher Tätigkeit durch Herrn Theo Halter, Musikdirektor, abgelöst. Im Jahre 1956 wird Dübendorf mit der Delegiertenversammlung des Verbandes Schweiz. Frauen- und Töchterchöre beehrt.

Der Frauenchor Dübendorf, politisch und konfessionell neutral, wird seinen Zielen stets treu bleiben. Es sind dies: 1. Förderung des Frauengesanges; 2. Pflege der Kameradschaft und des geselligen Lebens unter den Frauen; 3. Die Unterstützung und Mithilfe bei gemeinnützigen Unternehmungen innerhalb der Gemeinde.

Frau A. Albrecht

N A C H R U F E

Beat Zehnder, 1889—1955 †

An einem kalten Märznachmittag geleitete ein grosser Trauerzug die sterbliche Hülle eines Mannes zur letzten Ruhestätte im Wil, der einst als Leichenwagenführer Ungezählten denselben Dienst geleistet hatte: Beat Zehnder-Zimmermann. Mit ihm verschwand eine kraftvolle, eigenwillige Persönlichkeit aus dem Dorfbild, die aber auch darüber hinaus weitherum Ansehen und Freundschaft genoss. — Als Kind rechtschaffener Eltern, die aus dem Aargau stammten, verlebte Beat Zehnder im Geeren eine glückliche, wenn auch harte Jugendzeit. Mit dem Vater besuchte der Knabe regelmässig am Sonntag den katholischen Gottesdienst in Oerlikon, da zu jener Zeit in Dübendorf noch keine Pfarrei bestand. Der erlernte Schlosserberuf genügte in der Folge dem Taten- und Unternehmungsdrang des jungen Mannes nicht. Auf einem

Bauerngut im Wil, später im Gastwirtschaftsbetrieb im «Feldhof» an der Usterstrasse, den er grosszügig umbaute und mit einem ausgedehnten Fuhrhalterei- und Kiesausbeutungsgeschäft verband, fand er das seinen Fähigkeiten angemessene Wirkungsfeld. Durch Fleiss, Umsicht und etwas Glück gelangte er zu Wohlstand, ohne dabei zum Mammonsdienner zu werden.

Als der Verstorbene im Jahre 1948 den «Feldhof» verkaufte und das Kieswerk an seinen Adoptivsohn abtrat, ahnte er nicht, wie stark er mit dem Betrieb verwurzelt war. Fortan fehlte dem Mann die entsprechende Lebensaufgabe. Er glich mehr und mehr einem Baum, der zur Unzeit verpflanzt worden war... Nach wenig Jahren begann B. Zehnder zu kränkeln. Ein Blut- und Leberleiden, zu dem sich Wassersucht gesellte, zehrte seine Kräfte unaufhaltsam auf. Die Gattin Maria Zehnder-Zimmermann, mit der er in 37jähriger Ehe verbunden war, stand ihm in den kranken Tagen getreulich zur Seite, so wie sie in den guten Jahren als tüchtige Geschäftsfrau seine rechte Hand gewesen war.

Beat Zehnder war kein Heiliger; er wollte es auch nicht sein. Sicher war er im Kern seines Wesens oftmals besser, als er sich gab. Wie dem auch sein mochte, man kannte ihn und man liess ihn gelten. Seine markante Gestalt wird im Andenken vieler weiterleben. Er ruhe in Frieden.

St.

G E M E I N D E B E S C H L Ü S S E , W A H L E N U N D A B S T I M M U N G E N

Vom 1. Oktober 1954 bis 30. September 1955

11. Oktober Die *Gemeindeversammlung* der politischen Gemeinde fasste folgende Beschlüsse:
1. Zustimmung zur Motion Berliat betreffend den Ausbau der Sonnenberg- und Churfirstenstrasse im Sinne des gemeinderätlichen Antrages (Oeffentlicherklärung der Sonnenbergstrasse und der Churfirstenstrasse, Teilstück Usterstrasse bis Oskar-Biderstrasse, auf den Zeitpunkt des Ausbaues im Jahre 1956).
 2. Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 150 000.— für die Erstellung der Kanalisation Rechweg bis Kunklerstrasse.
 3. Genehmigung des Kanalisationsprojektes Neugutstrasse—Birchlenstrasse (Kredit Fr. 17 200.—).
 4. Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 165 000.— für die Erstellung einer Kanalisationsleitung Glatt—Hochbord—Zürichstrasse.
 5. Zustimmung zu einigen Abänderungen der Verordnung über die Altersbeihilfe vom 7. Juni 1948 (Anpassung der Berechtigungsgren-

zen) an das abgeänderte kantonale Gesetz über die Alters- und Hinterlassenenbeihilfe.

6. Zustimmung zum Ausbau des Hauses Storchengasse 14 zu einem Alters- und Pflegeheim Dübendorf und Bewilligung eines Kredites von Fr. 25 000.—.

7. Bewilligung eines Kredites von Fr. 190 300.— für die Erweiterung des Hochspannungsleitungsnetzes der Gemeindewerke in der Baustappe 1955/56 (4260 Meter Kabel- und 650 Meter Freileitung).

8. Bewilligung eines Kredites von Fr. 177 000.— für die Erstellung von fünf Transformatorenstationen im Verteilgebiet der Gemeindewerke (Transformatorenstationen Sonnental, Hoffnung, Gockhausen, Dübelsstein, Saatwiesen).

9. Genehmigung des mit der Stadt Zürich abgeschlossenen Vertrages über den Ankauf von 10 837 Quadratmeter Land in den Stettbacherwiesen zum Preise von Fr. 10.— pro Quadratmeter (Verwendung als Realersatz an die Firma Zwicky's Erben).

10. Genehmigung des mit der Firma Zwicky abgeschlossenen Tauschvertrages: Abtretung des von der Stadt Zürich angekauften Landes (Punkt 9) gegen ein gleich grosses Grundstück an der Glatt für die Erstellung einer Kläranlage.

24. Oktober

In der *Gemeindeabstimmung* wurde die Motion Heinrich Meier, die eine Erhöhung der Zahl der Mitglieder der Armenpflege von fünf auf sieben anstreben wollte, mit 741 Nein gegen 493 Ja abgelehnt.

13. Dezember

Die *Gemeindeversammlung* der politischen Gemeinde fasste folgende Beschlüsse:

1. Genehmigung der Voranschläge für 1955 unter Festsetzung einer politischen Gemeindesteuer von 51 % (im Vorjahr 54 %). (Voraussichtliche Ausgaben in der ordentlichen Rechnung Fr. 1 089 620.—, gegenüber Fr. 946 130.— im Vorjahr; der Ausgabenüberschuss in der ausserordentlichen Rechnung wurde mit Fr. 240 000.— eingesetzt; der mutmassliche Staatssteuerertrag wurde mit Fr. 650 000.— um Fr. 75 000.— höher angenommen.)

2. Aufhebung der Aeschwiesenstrasse (Gfenn—Dürnbach) als Gemeindestrasse. (Infolge Gefährdung durch den Flugbetrieb nach Inbetriebnahme der verlängerten Westpiste.)

3. Bewilligung eines Kredites von Fr. 17 000.— für die Verlängerung der Kanalisation in der Grünenstrasse.

4. Grundsätzliche Zustimmung zur Beteiligung an einer zusammen mit den Gemeinden Dietlikon, Wallisellen (nur Teilgebiete) und Wangen zu erstellenden Kläranlage an der Glatt zur Lösung des Abwasserproblems; der Gemeinderat erhielt die Ermächtigung, mit

den beteiligten Gemeinden Vertragsverhandlungen aufzunehmen; ferner bewilligte die Versammlung einen Kredit von Fr. 52 000.— als vorläufiger Anteil an den Projektkosten.

5. Bewilligung eines Kredites von Fr. 25 350.— als Nachzahlung an die Pensionskasse der Gemeinde Dübendorf im Zusammenhang mit dem Einbau von 15 % der Teuerungszulage in die versicherten Besoldungen.

6. Zustimmung zu dem mit Hermann Gibel, Landwirt, abgeschlossenen Kaufvertrag über 14 Grundstücke mit rund 42 000 Quadratmeter Flächeninhalt zum Preise von Fr. 3.— pro Quadratmeter. (Verwendung als Realersatz bei kommenden Gemeindeaufgaben.)

7. Genehmigung des mit Albert Gossweiler, Landwirt, Stettbach, abgeschlossenen Kaufvertrages über rund 1700 Quadratmeter Wiesen im Neugut zum Preise von Fr. 12.50 je Quadratmeter (Verwendung für die künftige Kläranlage).

8. Teilabänderung des Gemeindebeschlusses vom 3. Dezember 1951 über die Erhebung von Grundsteuern: a) Aus Zweckmässigkeitsgründen wird die Liegenschaftensteuer künftig am gleichen Termin fällig wie die Gebäudeversicherungsprämie und die Kehrriabfuhrgebühr (1. März); b) Abstufung des Handänderungssteueransatzes nach der Besitzdauer, um die auf spekulativen Motiven beruhenden Rechtsgeschäfte stärker belasten zu können.

9. Genehmigung einer Anzahl von Bauabrechnungen: Sanitätshilfsstelle im Kirchengemeindehaus, Ausbau der Clariden- und Feldhofstrasse, Kanalisation Tobelhofstrasse im Geeren, Kanalisation im «hinteren Bettli».

20. Dezember

Die *Primarschulgemeinde* fasst folgende Beschlüsse:

1. Definitive Errichtung einer neuen Lehrstelle auf Beginn des Schuljahres 1955/56.

2. Berufungswahl von zwei neuen Lehrern: Walter Egger, 1932, von Rehetobel, wohnhaft in Zürich, Verweser in Uster; Hugo Berweger, 1931, Verweser in Hermatswil.

3. Bewilligung eines Kredites von Fr. 8973.— als Nachzahlung der Primarschulgemeinde an die Pensionskasse der Gemeinde Dübendorf im Zusammenhang mit dem Einbau von 15 % der Teuerungszulage in die versicherten Besoldungen.

4. Genehmigung des Voranschlages pro 1955 unter Festsetzung einer Primarschulsteuer von 66 % (im Vorjahr 65 %). Die Ausgaben der ordentlichen Rechnung werden mit Fr. 483 050.— (im Vorjahr Fr. 421 933.—) angenommen; in der ausserordentlichen Rechnung wird mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 154 000.— gerechnet.

Die *Sekundarschulgemeindeversammlung* fasste folgende Beschlüsse:

1. Einführung eines freiwilligen hauswirtschaftlichen Unterrichtes (20 Stunden Hauswirtschaftslehre und 60 Stunden Kochen) für die Mädchen der 2. Sekundarklasse auf Beginn des Schuljahres 1955/56; Bewilligung eines Kredites von Fr. 1500.—.
2. Bewilligung eines Kredites von Fr. 14 000.— für den Ausbau des Reservezimmers im Untergeschoss des Osttraktes als Klassenzimmer für die Unterbringung der 4. Abteilung der Oberstufe der Primarschule auf Beginn des Schuljahres 1955/56.
3. Bewilligung eines Kredites von Fr. 2545.50 als Nachzahlung der Sekundarschulgemeinde an die Pensionskasse der Gemeinde Dübendorf im Zusammenhang mit dem Einbau von 15 % der Teuerungszulagen in die versicherten Besoldungen.
4. Genehmigung des Voranschlages pro 1955 unter Festsetzung einer Sekundarschulsteuer von 26 % (im Vorjahr 24 %). Die Ausgaben der ordentlichen Rechnung werden mit Fr. 234 550.— (im Vorjahr Fr. 233 000.—) angenommen; in der ausserordentlichen Rechnung wird mit einem kleinen Ausgabenüberschuss von Fr. 7 000.— gerechnet.

Schliesslich genehmigte auch die *Kirchgemeindeversammlung* das Budget für 1955; die Kirchensteuer beträgt unverändert 27 %.

13. März

Als *Friedensrichter* wurde Walter Müller, Werkmeister, Alpenstrasse 14, mit 894 Stimmen (absolutes Mehr 462 Stimmen) bestätigt. Für den zurückgetretenen Paul Pfister wurde Oskar Schlee, Maschinenschlosser, Claridenstrasse 4, mit 738 Stimmen (absolutes Mehr 398) als neues *Mitglied der Sekundarschulpflege* gewählt.

28. März

Die *Primarschulgemeindeversammlung* fasste folgende Beschlüsse:

1. Verkauf der Liegenschaft Strehlgasse 12 an die politische Gemeinde zum Preise von Fr. 10 000.—.
2. Bewilligung eines Kredites von Fr. 35 000.— zur Ausarbeitung des Projektes für das neue Schulhaus an der Zürichstrasse.

Die *Versammlung der politischen Gemeinde* fasste folgende Beschlüsse:

1. Ankauf des Hauses Strehlgasse 12 zum Preise von Fr. 16 600.—.
2. Ankauf eines Grundstückes von Herrn Walter Reuteler, Gockhausen, im Umfange von 7062 Quadratmetern zum Preise von Fr. 9.25 je Quadratmeter für ein später zu erstellendes Quartierschulhaus «Berg».
3. Genehmigung eines Projektes für die Verlängerung der Kanalisationsleitung Fälländerstrasse (Kredit Fr. 26 000.—).

19.—27. März

Ausstellung der Projektentwürfe für das neue Primarschulhaus. Die drei ersten Preisgewinner, die zu einer erneuten Ueberarbeitung

- ihrer Entwürfe eingeladen wurden, sind: H. Escher und R. Weilenmann, Zürich; Theo Schmid, Zürich; R. Bachmann, Bassersdorf.
24. April Für den zurückgetretenen Paul Bucher, Landwirt, wurde mit 777 Stimmen (absolutes Mehr 411 Stimmen) August Trüb-Vontobel als neues *Mitglied der Armenpflege* gewählt.
- Bei den Erneuerungswahlen des *Kantonsrates* wurde als einziger Dübendorfer Kandidat Lehrer Gustav Walther (Demokratische Liste) gewählt; er nimmt den Sitz des zurückgetretenen Ustermer Oberrichters Dr. Diener ein.
1. Mai Mit Amsantritt per 1. Mai wurde als Nachfolger für den verstorbenen Emil Güttinger als neuer Friedhofgärtner für den alten Friedhofteil gewählt: Alfred Schmid jun.
13. Juni Die *Gemeindeversammlung* fasste folgende Beschlüsse:
1. Abnahme der Gemeindeguts-, Werk- und Fondsrechnungen sowie der Armengutsrechnung für das Jahr 1954.
Die Fr. 1349 787.— Einnahmen waren um Fr. 403 657.— höher als budgetiert wurde (Eingang zusätzlicher Grundsteuern!); der Bruttoeinnahmenüberschuss von Fr. 401 471.— wurde grösstenteils dafür verwendet, den Ausgabenüberschuss im Ausserordentlichen Verkehr von Fr. 251 443.— sofort zu decken. Nach Verwendung weiterer Mittel für Minderbewertungen realisierbarer Aktiven verblieb ein Netto-Einnahmenüberschuss von Fr. 152 214.—, von dem Fr. 50 000.— in den Bürger- und Altersheimfonds gelegt, Fr. 50 000.— der Primarschule für den Schulhausaufonds überwiesen und Fr. 50 000.— für Abschreibungen der Schwimmbadanlage verwendet wurden.
 2. Ankauf der Liegenschaft Schulhausstrasse 8 von Herrn Josef Spichtig zum Preise von Fr. 175 000.— (für provisorische Unterbringung von Abteilungen der Gemeindeverwaltung sowie als Grundstück für den späteren Bau eines neuen Verwaltungsgebäudes).
 3. Ankauf von 3183 Qaudratmeter Land im Sonnenberg von Herrn Ernst Stettbacher zum Preise von Fr. 23.— je Quadratmeter (vorgesehen für ein späteres Quartierschulhaus «Sonnenberg»).
 4. Bewilligung eines Kredites von Fr. 38 000.— für die Instandstellung und Entwässerung der Buchrainstrasse (Verbindung Tobelhofstrasse—Katzenschwanzstrasse im Geeren).
 5. Bewilligung eines Kredites von Fr. 13 500.— für die Staubfreimachung der Strasse nach Stettbach.
 6. Bewilligung eines Kredites von Fr. 15 700.— für die Umgestaltung der Einfriedung beim alten Friedhof, erstes Teilstück bis zum Friedhofgebäude, Schaffung eines Autoparkplatzes.
 7. Genehmigung des abgeänderten Projektes für die Erstellung eines Gehweges an der Usterstrasse, Teilstück Schulhausstrasse bis Bettli-

strasse (Trottoir lediglich auf der nördlichen Strassenseite der Usterstrasse, breitere Fahrbahn im Hinblick auf den gesteigerten Verkehr).

8. Erhöhung der Kontokorrent-Limite bei der Zürcher Kantonalbank von Fr. 250 000.— auf Fr. 750 000.—.

20. Juni

Die *Kirchgemeindeversammlung* genehmigte die Rechnungen für das Jahr 1954.

Ferner beschloss sie unter gewissen Bedingungen den Verzicht auf die Rückzahlung des an die Bürgschafts- und Darlehensgenossenschaft der evangelischen Landeskirche des Kantons Zürich gewährten Darlehens.

Die *Sekundarschulgemeindeversammlung* genehmigte die Bauabrechnung betreffend den Ausbau des Klassenzimmers im Untergeschoss des Neubaus sowie die Jahres- und Fondsrechnungen pro 1954.

Die *Primarschulgemeindeversammlung* fasste folgende Beschlüsse:

1. Abnahme der Jahresrechnungen pro 1954.
2. Genehmigung des Kaufvertrages mit Herrn Otto Wagner, Zürichstrasse 11, über den Ankauf seiner Liegenschaft zum Preise von Fr. 82 000.— (Vergrösserung des Bauplatzes für das neue Schulhaus; das Wohnhaus soll nicht abgebrochen werden).
3. Genehmigung eines Abtretungsvertrages mit der politischen Gemeinde im Zusammenhang mit der Korrektion und dem Ausbau der Kunklerstrasse.
4. Eröffnung eines Kontokorrentkredites bei der Zürcher Kantonalbank bis zum Betrage von Fr. 250 000.—.

3. Juli

In der *Gemeindeabstimmung* wurde mit 737 Ja gegen 201 Nein für den Ausbau der Gockhauserstrasse, Teilstück Kämatten bis Gockhausen, ein Kredit von Fr. 220 000.— bewilligt.

29. August

Die Generalversammlung der Genossenschaft *Wasserversorgung Dübendorf* bewilligte für die Erweiterung des Pumpwerkes Stiegenhof einen Kredit von Fr. 400 000.—.

Tr.

C H R O N I K B E M E R K E N S W E R T E R E R E I G N I S S E

Vom Oktober 1954 bis September 1955

3. Oktober

12. Gesangstag der Kirchenchöre des Bezirkes Uster im Kirchgemeindehaus unter dem Motto: «Der Bettag im alten und neuen Kirchenlied».

4.—10. Oktober

Eröffnung der Freizeitwerkstätte im Bastelraum des Kirchgemeindehauses mit einer unter dem Patronat der «Pro Juventute» durch-

- geführten Ausstellung «Sinnvolle Freizeit». Durch ein reichhaltiges Wochenprogramm wurden die Möglichkeiten vernünftiger Freizeitgestaltung gezeigt.
17. Oktober Die am Chilbisonntag vom Verkehrs- und Verschönerungsverein veranstaltete zweite Grenzbegehung führte von der Schlossbreite über das Eigenthal zum Loorenkopf.
31. Oktober Das Kammerorchester Dübendorf unter der Leitung von Theo Halter trat erstmals mit einem bemerkenswert reichhaltigen Konzert vor die Öffentlichkeit.
4. Dezember Der Frauenchor feierte sein 25jähriges Bestehen und ehrte Sekundarlehrer E. Meyer, der seit der Gründung als Dirigent gewirkt hat.
- 4.—14. Dezember Kunstaussstellung der Künstlergruppe «Ring» (Helen Dahm, Karl Hügin, Simon Büsch, Juana Faure, Ernst Hebeisen, Hans Schmid) im Kirchgemeindehaus.
- November/
Dezember Der Verkehrs- und Verschönerungsverein und die Volkshochschulkommission veranstalteten eine Reihe von Freitagabendvorträgen unter dem Titel «Der Staat in der Gemeinde — die Gemeinde im Staat»; es sprachen Professor F. Frauchiger über «Mittelstand und Genossenschaft», Gemeinderat G. Maeder über das «Gesundheitswesen» der Gemeinde, Kantonsrat Brugger über «Finanzausgleichsprobleme», Regierungsrat Rudolf Meier über «Der Bürger in Gemeinde, Bezirk, Kanton», Bundesweibel G. Donati, über «Der Alltag im Bundeshaus».
8. Dezember Oberstdivisionär Edgar Schumacher sprach im Rahmen eines gut besuchten kirchlichen Männerabends über «Erziehung» und Selbsterziehung».
- Januar/Februar Im Rahmen des zweiten Volkshochschulkurses im Wintersemester 1954/55 referierte Sekundarlehrer Dr. E. Bienz über «Dänemark, Vorposten Skandinaviens».
- Januar Gründung einer Freisinnigen Partei Dübendorf.
- 14./15. Mai Tag der Uebermittlungstruppen, durchgeführt vom Eidg. Verband der Uebermittlungstruppen (Geräteschau, Gruppen- und Einzelwettkämpfe, Patrouillenlauf).
12. Juni Das verstärkte Kirchgemeindeorchester und das Streichquartett von Frau Baer-Grau veranstalteten einen Haydn-Abend.
17. Juli Der Turnverein kehrt lorbeer geschmückt vom Eidgenössischen Turnfest in Zürich zurück und wird festlich empfangen.
21. August Dank dem Entgegenkommen vieler Automobilisten war es möglich, den 25. Alterstag als gemeinsame Autofahrt an den Rhein auszuführen.
Am 22. Hans-Waldmann-Schiessen, an dem 119 Zwölfergruppen teilnahmen, sprach Kantonsrat Gottlieb Strickler, Zürich.

D Ü B E N D O R F I N Z A H L E N

Jahr	1951	1952	1953	1954
Bevölkerung				
Lebendgeborene	149	129	150	143
Gestorbene	68	59	57	74
<i>Geburtenüberschuss</i>	81	70	93	69
Heiraten	66	55	52	46
Zugezogene	1 352	1 255	1 251	1 372
Weggezogene	975	1146	1096	1290
<i>Wanderungsgewinn</i>	377	109	155	82
<i>Gesamtzunahme</i> (Geburtenüberschuss und Wanderungsgewinn)	458	179	248	151
<i>Bevölkerungsbestand</i> am Jahresende	7 208	7 389	7 635	7 786

Grundbesitz

Handänderungen (Freihandverkäufe,
Zwangsverwertungen usw.)

Anzahl	184	147	213	214
Umsatzwert in Millionen Franken	5,25	6,41	8,36	10,90
<i>Hypothekarverkehr</i> in Mill. Fr.				
Neu errichtete Grundpfandrechte	8,93	7,83	7,79	15,39
Gelöschte Pfandrechte	4,39	3,74	3,80	4,15
Hypothekenbestand am Jahresende	53,23	57,32	61,32	72,56

Gebäudeversicherung

Anzahl versicherter Gebäude	1 662	1 733	1 781	1 818
Vorkriegsversicherungssumme in Millionen Franken	51,62	54,82	57,11	59,73
Prämien in Franken	51 348	55 287	65 002	67 542

Brandschäden

Anzahl Fälle	8	3	6	6
Vergütung in Franken	3 723	3 993	30 795	6 045

Betreibungen

Zahlungsbefehle, Anzahl	1 825	1 628	1 772	1 778
Rechtsvorschläge, Anzahl	212	224	212	238
Pfändungen, Anzahl	741	627	625	607
Verwertungen, Anzahl	186	261	252	225
Eingetragene Eigentumsvorbehalte	230	205	269	286

	Jahr	1951	1952	1953	1954
Verkehr					
<i>SBB-Station</i>					
Einnahmen aus Personenverkehr	Fr.	550 731	552 939	561 724	574 355
Einnahmen aus Güterverkehr	in Fr.	534 000	455 000	502 342	639 282
<i>PTT</i>					
Wertzeichenverkauf in Franken . . .		275 696	275 678	283 256	302 716
Uneingeschriebener Briefversand in 1000 Stück		714	938	949	1 028
Stücksendungen (Paketpost)					
— Versand		111 033	110 769	114 061	120 993
— Empfang		91 716	96 394	98 948	105 958
Einzahlungen, Anzahl		161 777	171 555	180 254	195 311
Anzahl Telegramme (Versand) . . .		1 882	1 959	1 853	1 949
Anzahl Telephonteilnehmer		957	1 087	1 215	1 337

Schulen

Primarschüler zu Beginn des Schuljahres

— Knaben	380	397	427	451
— Mädchen	394	422	446	464
Total Primarschüler	774	819	873	915

Sekundarschüler zu Beginn des Schuljahres

— Knaben	74	76	86	91
— Mädchen	77	77	83	86
Total Sekundarschüler	151	153	169	177

Öffentliche Dienste

Wasserversorgung

Wasserverbrauch in 1000 m ³	729 791	839 092	807 503	811 592
Maximale Tagesabgabe m ³	3 470	6 100	3 340	3 800
Mittlere Tagesabgabe m ³	1 860	2 300	2 210	2 220

Gasversorgung

Gasumsatz 1000 m ³	536,8	523,3	522,8	535,6
---	-------	-------	-------	-------

Elektrizitätswerk

Energieumsatz in Millionen kWh . .	6,70	7,49	8,07	9,14
------------------------------------	------	------	------	------

	Jahr	1951	1952	1953	1954
Wohnungsbau					
Erteilte Baubewilligungen		76	68	61	79
Davon für Einfamilienhäuser		12	14	6	55
Baubewilligte Wohnungen		89	54	76	556
Erstellte Wohnungen		119	77	80	94

Gemeindefinanzen

Ordentl. Verkehr politische Gemeinde

Wirkliche Einnahmen	970 712	1 052 876	1 204 669	1 269 884
Davon ordentliche Steuern	537 471	550 630	553 774	417 839
Grundsteuern	98 476	164 238	238 429	454 707
Wirkliche Ausgaben	827 875	820 795	843 897	832 517
Einnahmen-Ueberschuss	142 837	232 081	360 772	437 367

Ausserordentl. Verkehr polit. Gemeinde

Einnahmen	613 311	935 551	1 461 370	401 930
Ausgaben	983 988	1 275 212	1 061 219	651 083
Ueberschuss	A 370 677	A 339 661	E 400 151	A 249 153

Schuldentilgung politische Gemeinde

Insgesamt	64 000	32 000	333 000	35 000
Davon freiwillig	30 000	40 000	280 000	—

Zu tilgende Schuld am Jahresende

Politische Gemeinde	940 000	1 133 000	800 000	765 000
Primarschule	210 000	179 000	166 200	197 600
Sekundarschule	391 000	540 500	504 000	467 500
Kirchgemeinde	148 288	338 600	688 950	677 517

Fondsbestände am Jahresende

Politische Gemeinde	797 063	897 087	1 332 408	1 500 075
Primarschule	305 800	333 228	408 345	416 316
Sekundarschule	164 766	118 806	125 562	118 357
Kirchgemeinde	440 000	349 000	54 956	49 368

Steuergrundlagen

Natürliche Personen

— Einkommen in Millionen Franken	21,81	22,92	23,54	.
— Vermögen in Millionen Franken	45,34	51,95	53,41	.

Juristische Personen

— Ertrag in Franken	445 100	535 000	431 600	.
— Kapital in Millionen Franken	5,09	5,26	5,61	.

Gesamtgemeindesteueransatz in %	180	195	175	170
--	------------	------------	------------	------------

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

<i>Blick vom Loorenkopf ins Glattal</i>	3
<i>von Prof. Dr. Emil Egli, Zürich</i>	
<i>Komtur Johannes Schwarber zu Gfenn, 1414—1443</i>	7
<i>von PD Dr. Paul Kläui, Wallisellen</i>	
<i>Der Bau der Glattalbahn</i>	15
<i>von Ernst Pfenninger, Dübendorf</i>	
<i>Verkehrspolitischer Rückblick und Ausblick</i>	42
<i>von Dr. Max Trachsler, Dübendorf</i>	
<i>Glocken der Heimat</i>	60
<i>von Pfarrer Jean Kuhn, Dübendorf</i>	
<i>Das Rosettenfenster der katholischen Kirche in Dübendorf</i>	65
<i>von Urban Seiler, Dübendorf</i>	
<i>Vor fünfzig Jaare</i>	68
<i>von Albert Zangger, Zürich</i>	
<i>Luusbuebezyt</i>	74
<i>von Albert Zangger, Zürich</i>	
<i>Man sagt im Dorfe . . .</i>	75
<i>Unbekanntes Dübendorf</i>	77
<i>Vor 100 Jahren</i>	78
<i>Das Alters- und Pflegeheim Dübendorf ist eröffnet</i>	79
<i>25 Jahre Alterstag</i>	80
<i>25 Jahre Frauenchor Dübendorf</i>	81
<i>Nachrufe</i>	81
<i>Gemeindebeschlüsse, Wahlen, Abstimmungen</i>	82
<i>Chronik bemerkenswerter Ereignisse</i>	87
<i>Dübendorf in Zahlen</i>	89

Umschlaggestaltung: Albert Berliat, zurzeit Stresa

Zeichnungen und graphische Darstellungen:

Peter Lüthi, Dübendorf: Seiten 29, 41, 61

Fritz Meier, zurzeit Basel: Seiten 43, 48, 49, 59

Technisches Büro Gebr. Gossweiler: Seiten 45, 46, 47

E. A. Stählin, Zürich: Seite 69

Ernst Pfenninger, Dübendorf: Seite 77

Druck: H. Akerets Erben, Buchdruckerei am Lindenplatz, Dübendorf

Einband: A. Schoch, Buchbinderei, Dübendorf

Klischees: Gebrüder Erni & Co., Zürich; Georg Sulzer, Zürich

Die dem Heimatbuch 1955 beigeheftete Panoramaaufnahme zeigt den Rundblick vom Loorenkopfturm auf Dübendorf und ins Zürcher Oberland. Prof. Dr. Emil Egli, der diese prächtige Landschaft als Kenner der Erdgeschichte betrachtet, schildert uns seine Eindrücke im ersten Aufsatz dieses Bändchens. Die wohlgelungene Aufnahme stammt von Otto Schait, Dübendorf.

