

XL 660

Vollketswil

1990



Volketswil

Eine jährliche Dokumentation

1990

29. Jahrgang

Fortsetzung der Reihe «Neujahrsblatt der Gemeinde Volketswil»
29. Jahrgang, Dezember 1989

Herausgegeben vom Verkehrs- und Verschönerungsverein Volketswil

2690,725

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	H. Krucker	3
Von der ehemaligen Glattalbahn zur modernen S-Bahn	H. Krucker	4
Es war eben doch nur eine Eintagsfliege		30
Die Beziehungen des Schweizer-Motor- Veteranen-Clubs zum Landgasthof Wallberg und zu Volketswil	H. Koch	32
Vom «Landjäger» zur Gemeindepolizei	T. Girod-Wehrli	36
Das neue Buskonzept	H. Krucker	40
Zur Geschichte der Passübergänge in Graubünden und deren einstige Bedeutung	W. Fischer	45
Segelfliegen in Volketswil	W. Hintermeister	63
Verkehrskadetten Zürcher Oberland (VKZO)	T. Girod-Wehrli	70
Kleine Volketswiler Chronik	H. Krucker	75
Gemeindeversammlungsbeschlüsse	C. Gossweiler	81
Unsere ältesten Einwohner		83

Titelseite:

S-Bahn-Einheit im Hauptbahnhof Zürich (Foto J. C. Girod)

Preis des Büchleins: Fr. 8.–

Verlag: Gemeindekanzlei Volketswil

Redaktion: Hubert Krucker, Hegnau, Schriftleiter

Thérèse Girod-Wehrli, Hegnau

Willi Hintermeister, Zimikon

Vorwort

Lieber Leser

Im Mai 1990 wird die S-Bahn in Betrieb genommen und damit eine neue Epoche des Regionalverkehrs eingeläutet. Von dieser Tatsache ausgehend, befassen wir uns in diesem Heft mit dem Verkehr – dem privaten und dem öffentlichen, auf Schiene, Strasse und in der Luft – und mit den Institutionen, die mit ihm zu tun haben. Verkehr prägt heute unser Leben. Mobilität zählt zu unserer Lebensqualität. Darauf wollen wir keinesfalls verzichten. Die weite Welt ist unser zuhause geworden – wir kennen die Schweiz und Europa aus unserer eigenen Anschauung. Unser Umfeld ist nicht mehr wie früher auf unser Dorf beschränkt. Oft sind uns die Hügel Roms bekannter als diejenigen des Oberlandes. War die Hochzeitsreise unserer Eltern nach Salzburg, Heidelberg, Venedig oder an die Côte d’Azur noch Ereignis – wir haken diese Destinationen an einem Wochenende ab.

Doch, die Mobilität als Massenphänomen hat auch ihre Schattenseiten, auf die man in der ersten Begeisterung kaum achtete. An den Lärm und an die Verkehrsoffer hat man sich inzwischen gewöhnt, aber jetzt taucht als ernsthaft Bedrohung unserer Lebensgrundlage das Ozonloch auf.

Sicher, ohne Verkehr wären unsere Bürohäuser leer, die Einkaufszentren ohne Ware und die Fabriken verödet. Man kann sich aber fragen, ob aller Verkehr wirklich nötig ist.

Unsere Mobilität ist zu wohlfeil, einen Teil der Kosten bezahlen wir über die Steuern. Doch wie Abhilfe schaffen? Verzicht ist ein zu einfaches Rezept und künstliche Verteuerung eine problematische Sache. In welche Taschen flössen die abgeschöpften Mittel, kämen sie wirklich der notleidenden Umwelt zugute?

Immerhin, etwas beitragen können auch Sie. Prüfen Sie doch vor jeder Autofahrt, ob sie wirklich notwendig ist. Und damit wären wir bei unserem Neujahrswunsch angelangt. Denken Sie daran, auch der grösste Strom besteht aus vielen kleinen Wassertropfen. In diesem Sinne: guten Start in die Neunzigerjahre!

Im Namen der Redaktion und des VVV
Hubert Krucker

Von der ehemaligen Glattalbahn zur modernen S-Bahn

Hubert Krucker, Hegnau

Man schrieb das Jahr 1829: die Eisenbahnstrecke Liverpool–Manchester stand im Bau, strittig war jedoch die Frage des geeigneten Antriebes. Man dachte an stationäre Dampfmaschinen, welche die Züge mittels langer Taue ziehen sollten. Die führenden Ingenieure schüttelten darüber ihre Köpfe – sie sahen die richtige Lösung in fahrbaren Dampfmaschinen. Um die Angelegenheit ein für allemal zu klären, beschloss man, mitten auf der Strecke bei Rainhill, ein Lokomotivrennen durchzuführen. Dieses sollte beweisen, dass eine Maschine, die «effectually consume its own smoke» (wie es wörtlich in den Bedingungen hiess), die verlangte Leistung erbringe. Zusätzlich wurde darauf hingewiesen, dass die Entfernung zwischen den Schienen 4 Fuss 8 ½ Zoll betrage.

Die Wahl dieses unrunder Masses erklärt sich aus der Tatsache, dass die Wagenräder damals normalerweise eine Spurweite von 5 Fuss (Radmitte zu Radmitte) aufwiesen. Da die ersten Spurbahnen auch von Pferden gezogene Fuhrwerke annahmen, ergab sich dieser Abstand fast zwangsläufig. Es soll aber damals in England bis zu 70 unterschiedliche Spurweiten gegeben haben, so dass sich das Parlament veranlasst sah, im Jahre 1846 die Spurweite von 1435 mm als Regelspur zu erklären um einen geordneten Eisenbahnbetrieb auf weite Strecken sicherzustellen. Daraus wurde dann die europäische Normalspur.

Gewinnerin des Wettbewerbes wurde die «Rocket» von G. und R. Stephenson und H. Booth. Sie zeigte, dass sie schwere Lasten schnell und zuverlässig befördern konnte. Damit war die Traktionsart für praktisch das ganze 19. Jh. entschieden; die Dampfbahn konnte ihren Siegeszug rund um die Welt antreten.

Wenige Jahre später entstanden auch auf dem Kontinent Eisenbahnen. Den Anfang machte Belgien, das am 5. Mai 1835 die erste Strecke zwischen Mecheln und Brüssel eröffnete. Am 7. Dezember 1835 fuhr auch in Deutschland der erste Zug, nämlich zwischen den Nachbarstädten Nürnberg und Fürth, welche das höchste Verkehrsaufkommen des Königreiches Bayern aufwiesen. Diese allerdings nur wenige Kilometer lange Eisenbahn befruchtete sogar die Musik. Der Wiener Walzerkönig Johann Strauss pro-

phete das Ereignis in seinem «Nürnberg-Fürth»-Walzer. Die Findigen Nürnberger Geschäftsleute kom-

merzialiserten das Bahnereignis u. a. auch auf Deckeln von Bierkrügen



bierte sie bereits acht Tage nach der Eröffnung aus und komponierte voller Begeisterung einen «pianoforte» zu spielenden Eisenbahnwalzer.

6 Kreuzer, den Gegenwert eines Brotlaibes, bezahlte man für die Rückfahrkarte auf der 5,8 km langen Eisenbahn. Das war nicht gerade wohlfeil und so betrug die Dividende der Aktionäre stolze 20%. Da stach viele der Hafer und auch in der Schweiz begann man sich Gedanken über den Bahnbau zu machen.

Die Glattalbahn, eine der ältesten Bahnen der Schweiz

Bereits 1843 wurde der «zürcherische Finanzrath eingeladen, nähere Recognitionen über einen allfälligen Eisenbahnzug durch das Glattal vornehmen zu lassen». So konnte die NZZ am 22. Mai 1845 melden: «Die Eisenbahnangelegenheit erfreut sich eines grossen Fortschrittes. Über den Kredit der Unternehmung erhält man die besten Berichte». Nur war damit leider nicht die Glattalbahn, sondern die Spanischbrötlibahn zwischen Baden und Zürich gemeint, die am 7. Mai 1847 die erste Dampflokomotive im Kanton, die «Aare» auf die Jungfernfahrt schickte.

Als die Eisenbahnpläne zwischen Zürich und der Ostschweiz konkreter wurden, beeilte man sich im Glattal, den Anschluss nicht zu verpassen. In Baltenswil formierte sich 1852 eine Gruppe «fortschrittlich gesinnter Bürger» welche mit Alfred Escher zusammen dieses Ziel erreichen wollten. Allein diese Bestrebungen führten zu nichts, der Sukkurs aus dem Glattal war wohl willkommen, wurde aber für andere Absichten missbraucht. Bald war klar: wenn man eine Glattalbahn bauen wollte, galt es, aus eigener Kraft zu handeln. Bereits am 25. Juni 1853 erfolgte die Gründung der Glattalbahn-Gesellschaft und im November 1854 konnte mit dem Bau begonnen werden. Schon am 1. August 1856 wurde die neue Bahn eröffnet. Sie führte vorerst allerdings lediglich von Wallisellen bis Uster und die Stationen bestanden aus provisorischen, hölzernen Bauten. Der Lokomotivschuppen mit Wasserstation und Werkstatt stand in Uster. Dieser wurde im Hinblick auf den erwarteten Mehrverkehr auf den 9. November 1857 grosszügig erweitert und durch einen Komplex ersetzt, der eine Lokomotivremise mit 5 Geleisen, drei davon mit Gruben, umfasste. Beiderseits umschlossen ihn symmetrische Gebäudeteile, wovon das eine als Wohnhaus, das andere als Magazin diente. Nach der Streckenvollendung bis Rapperswil im Jahre 1859 wurde die Anlage aufgegeben und bereits 1861 an eine Maschinenfabrik verkauft. Diese älteste Kreissegmentremise der Schweiz, einer der frühesten Zeugen schweizerischer Eisenbahnarchitektur, hat die Zeitläufe verblüffend gut überdauert. Die ursprüngliche Fensterteilung ist bahnseits unschwer zu erkennen und die drei Stichbogenfenster im Mittelteil sind noch im Originalzustand erhalten. Von den fünf Türöffnungen sind wohl vier unten zugemauert, doch kann man sich mit etwas Fantasie die of-

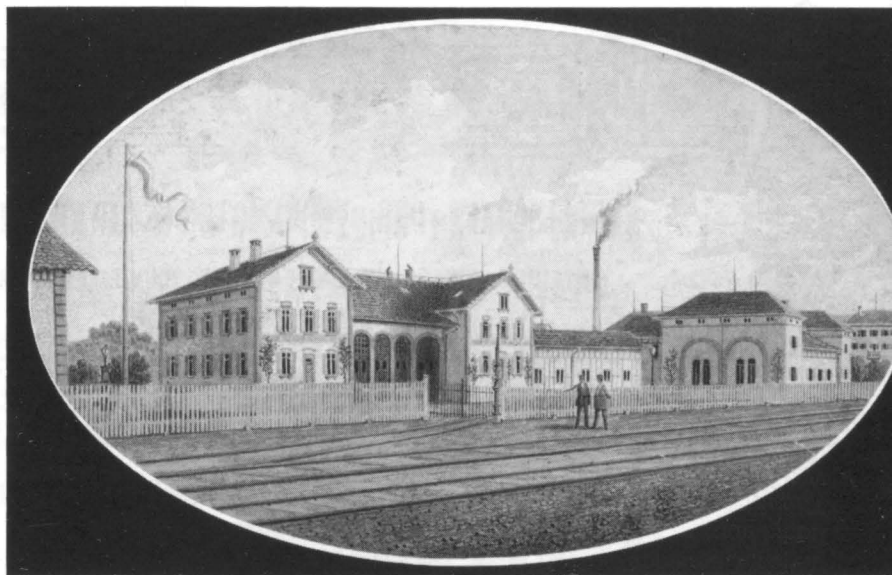
fenen Tore mit der vorgelagerten Drehscheibe ohne Schwierigkeiten vorstellen. Dieses Denkmal der Glattalbah- und frühesten VSB-Epoche gegenüber dem Bahnhof Uster, steht seit Februar 1985 unter kantonalem Schutz und soll für den Dampfbahnverein Zürcher Oberland als Werkstatt, Museum und Einstellhalle hergerichtet werden.

Uster–Wallisellen für 60 Rappen

Die Fahrzeit für die 11,85 km lange Strecke von Uster nach Wallisellen betrug in der Anfangszeit 25 Minuten. Die einfache Fahrt in der dritten Klasse kostete 60Rp., die Rückfahrkarte 95Rp. Erhältlich waren auch Abonnementskarten für 12 und 24 Fahrten mit 5 bzw. 10% Rabatt auf der reduzierten Hin- und Rückfahrtstaxe. Auch Dauerkarten für ein viertel, halbes oder ganzes Jahr wurden ausgegeben sowie, was erstaunlich modern anmutet, sogar Familienabonnements.

Die Glattalbahn gerät unter die Fittiche der VSB

Wie die meisten Bahnen der Schweiz litt auch die Glattalbahn an chronischem Finanzmangel. Obwohl man sich bereits mit Plänen trug, im Zürcher Unterland eine Verbindung zur deutschen Eisenbahn herzustellen, geriet allein schon der Weiterbau nach Rapperswil ins Stocken, weil er die Kräfte der Region überstieg. Andernorts Geld aufzutreiben, erwies sich als nahezu unmöglich; denn die Nachfrage für Eisenbahn-papiere war infolge ungenügender Renditen bald erkaltet. Die Bahngesellschaften sahen sich daher im Ausland um und traten durch Vermittlung von Zürcher Bankiers an Pariser Finanzkreise heran. Im Vordergrund stand Rothschild. Doch erklärte ihnen dieses Bankhaus, «dass es nicht viel auf den kleinen Schweizerbahnen und Administrationen halte» und Mittel nur flüssig zu machen seien, wenn sich mehrere Gesellschaften zusammenschlossen. Rothschild versuchte deshalb, die ostschweiz. Eisenbahnen unter einen Hut zu bringen. Die vorgesehene Fusion scheiterte jedoch am Widerstand der NOB und der von ihr abhängigen Rheinfalbbahn. Der verbliebene Rest, die Glattalbahn, die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft, welche die Strecke von Winterthur über St. Gallen nach Rorschach betrieb, und die Südostbahn mit den Linien Rorschach–Chur und Sargans–Rapperswil schloss sich zu den Vereinigten Schweizerbahnen(VSB) zusammen. Diese Gesellschaft konstituierte sich am 20. April 1857 und betrieb inkl. Wallisellen–Zürich ein Netz von 277,5 km. Bereits am 1. Mai ging die Verwaltung der Glattalbahn an die VSB in St. Gallen über.



Ansicht der ehemaligen Lokomotiv-Remise in Uster, um 1880 (Chronik-Stube, Uster)

Die ersten VSB-Jahre, ein Kampf ums Überleben

Die neue Bahngesellschaft stand vor der grossen Aufgabe, die Linien fertigzustellen und miteinander zu verbinden. Auch die von der Glattalbahn angefangenen Arbeiten oberhalb Uster wurden weitergeführt. Allerdings zeigte sich bald, dass die Voranschläge zu tief angesetzt und die Fertigstellungstermine zu optimistisch angenommen wurden.

Es galt, Geld zu beschaffen, doch gelang das nicht zu attraktiven Bedingungen. Die Verwaltung bezeichnete sie jedoch als annehmbar «mit Hinsicht auf das dringende Bedürfnis für Herbeischaffung einer den Bau und Anschaffungen sichernden Geldsumme, sowie mit Rücksicht auf die Lage der Geldmärkte, die in den letzten Tagen bereits schwieriger geworden ist». Mit einer zusätzlichen Anleihe glaubte man sich 1858 über dem Berg. Die VSB stimmte vertraglich zu, während eines Jahres keine neuen Obligationen auszugeben. Ferner verpflichtete sie sich, dass das Obligationenkapital niemals das Aktienkapital übersteigen dürfe. Diese zusätzliche Kapitalbeschaffung von 9 Mio. schadete der Kreditwürdigkeit der VSB ausserordentlich und als 1859 ein Defizit von 12 Mio. erwirtschaftet wurde, kündigte sogar Rothschild den Kredit. Laut Anleihensvertrag war die Gesellschaft nur noch befugt 3,5 Mio. aufzunehmen. Die übrigen 8,5 Mio. mussten hälftig durch Emission von Aktien und Obligationen hereingebracht werden. Das schien unmöglich, da das Vertrauen in die Rentabilität der VSB angeschlagen und die Kurse entsprechend tief waren. In einer solchen Situation werden die Aktionäre zur Kasse gebeten. Man verlangte von ihnen, zusätzliche Aktien zu zeichnen. Um das Engagement schmackhafter zu machen,

COMPAGNIE DE L'UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

EMPRUNT DE 30,000,000 DE FRANCS VALEUR SUISSE.

PREMIÈRE HYPOTHÈQUE.

première hypothèque, avec un intérêt annuel de fr. 1.200,000, a été créé en suite de la réorganisation des chemins de fer, conformément au programme du 16 octobre 1863, et en vertu des décisions de l'assemblée générale des actionnaires du 4 mai 1864. — Il est inscrit en **premiers droits hypothécaires** pour capital et intérêt sur le réseau actuel des chemins de fer de la Compagnie et sur ses accessoires, conformément au titre hypothécaire déposé auprès du gouvernement du canton de Saint-Gall, et composé d'obligations de 500 francs chacune portant un intérêt annuel de 4 p. 100. — A l'échéance des obligations et en application de l'article 40 du programme, il sera substitué, jusqu'à leur remboursement et sans augmentation de capital, fr. 30,000,000 ni l'intérêt annuel de 1,200,000 soient dépassés, des obligations d'emprunts antérieurs.

Obligation de Cinq Cents Francs

AU PORTEUR

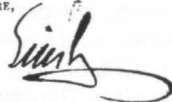
Avec jouissance de 4 1/2 % d'intérêt par an, à partir du 1^{er} janvier 1864.

LE PORTEUR A DROIT :

Un intérêt semestriel de 10 francs, payable le 30 juin et le 31 décembre de chaque année, à Paris, à Zurich, à Glaris, à Coire, à Bâle, à Genève, à Stuttgart, à Augsbourg, à Carlsruhe et à Ulm. — Les caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration, en or ou en argent, ou en leur suisse, et en Allemagne en florins, à raison de 28 kreutzer pour un franc; — Le versement du capital de 500 francs, conformément aux stipulations indiquées d'autre part; — La participation proportionnelle à l'hypothèque, laquelle, conformément au titre hypothécaire, déposé auprès du gouvernement du canton de Saint-Gall, a été érigée en **premiers droits** sur le réseau des chemins de fer de la Compagnie et sur ses accessoires pour un capital de 30,000,000 de francs avec intérêt de 4 1/2 %, 1,200,000 francs.

Saint-Gall, le 31 mars 1865.

LE SECRÉTAIRE,



La décision du Conseil d'Etat du Canton de Saint-Gall du 29 août 1863 et de la garantie assumée par lui que toutes les obligations émises et appartenant à l'emprunt de première hypothèque de la Compagnie de l'Union des chemins de fer suisses ne dépassera pas le capital de fr. 30,000,000, ni l'intérêt annuel la somme de fr. 1,200,000, est visée par les présentes et attestée de son droit de participation au titre hypothécaire de 30,000,000 de francs et de l'intérêt, déposé dans les archives de l'Etat.

LE CONSEIL D'ETAT,

wurde auf je 13 der 65 000 ausstehenden Aktien eine neue Prioritätsaktie mit dem Anspruch auf 5% Vorzugsdividende geschaffen. Verbunden damit war die Übernahme von Obligationen. Die grössten Gruppen der Anteilseigner waren Stadt und Kanton St. Gallen, der Kanton Graubünden mit der Stadt Chur, und private Geldgeber im Kanton Zürich, die je ungefähr 1/3 des schweizerischen Kapitals hielten. Auch das Glattal hat sich die Sanierung seiner Bahn etwas kosten lassen und zwar vor allem die Industriellen. Obwohl inzwischen die VSB alle Strecken voll in Betrieb genommen hatte, ergab sich auch 1860 ein Defizit von 1,7 Mio. Dieses Mal wurden die Verwaltungsräte finanziell herangezogen. Doch die nächste Krise lauerte um die Ecke: es fehlte das Geld um die im Januar 1861 fälligen Obligationenzinsen zu bezahlen. Durch Erhöhung einer bestehenden Anleihe konnte dieses Loch gestopft werden. Allein im Mai 1861 ergab sich wieder ein Fehlbetrag von 1,9 Mio. für Bauausgaben. Helfend sprang diesmal der Kanton St. Gallen ein. Allmählich wurde es aber allen Beteiligten klar, dass es so nicht weitergehen konnte. Die Erstellungskosten, zur Zeit der Fusion mit 52,7 Mio. angenommen, waren bis Ende 1861 auf 77,5 Mio. angestiegen und die Gesellschaft stand praktisch jedes halbe Jahr vor dem Ruin. Eine Konsolidierung der finanziellen Verhältnisse war unaufschiebbar geworden, sie war überfällig.

Mit einem Konkordat zwischen den beteiligten Kantonen wurde eine allfällige Verpfändung geregelt und die Sicherheit der Obligationäre verbessert. 1863 wurde nach längerem hin und her ein Plan angenommen, der Zinsherabsetzungen auf den Obligationen, eine Klasseneinteilung, Umwandlungen in Aktien und neue Prioritätsaktien vorsah. Nach dessen Durchführung am 31. 1. 1865 belief sich das Gesamtkapital auf 83,9 Mio. Nun kehrte endlich finanzielle Stabilität ein und im Gefolge einer eisernen Sparpolitik gelangte das Bahnunternehmen nach und nach sogar in eine Periode der Prosperität.

Die Ostalpenbahn – ein unrealisierbarer Traum

Die VSB sahen sich sowenig wie ihre Pariser Paten als ostschweizerisches Bahnunternehmen; sie wollten am Gütertransit teilhaben. An der bereits von der Glattalbahn angestrebten Verbindung zur deutschen Eisenbahn wurde weitergearbeitet. Die VSB erhielten auch die Konzession für die Waldshuter Linie, die jedoch nur zu endlosem Streit mit der von Escher beherrschten NOB führte und mangels Finanzen von den VSB nicht gebaut werden konnte.

Zielstrebig wurde an eine Ostalpenbahn herangegangen. Aus der Südostbahnzeit bestand ein Vertrag mit einem englischen Konsortium für den Bau der Lukmanierbahn. Die Jahre 1857–60 waren jedoch für Kapitalaufnahmen sehr ungünstig. Als das Lukmanierkomitee eine Kautions von

Fr. 500 000.– nicht aufbringen konnte, weil die Bündner und Tessiner zögerten, war 1861 der richtige Zeitpunkt verpasst. Die Gotthardpartei hatte inzwischen eine Konzession für die Tessiner-Talbahnen eingereicht und später auch erhalten. Das bewog das Tessin und die NOB mitsamt dem Kanton Zürich, die lange Zeit dem Lukmanierprojekt durchaus wohlwollend gegenüberstanden, definitiv ins Gotthardlager abzuwandern. Obwohl die VSB die Lukmanierbahn bis zum Staatsvertrag der Schweiz mit Italien vom 15. Oktober 1869 mit Energie verfochten, war dieser Zug endgültig abgefahren. Nicht viel besser erging es der Splügenbahn, mit der die VSB bereits 1863 und 1865 liebäugelten. 1869 erteilte der Kanton Graubünden den VSB sogar eine Konzession für die Strecke Chur–Splügen. Allein, die VSB hatten ihre Energie zu stark auf die Mittelbeschaffung konzentriert und dar-

Aus der Sammlung der Dienstvorschriften der VSB

I. Allgemeine Verhältnisse.

A. Dienstlicher Verkehr des Personals unter sich.

An die Stationen, Bahnmeister und Depotchefs.

Nr. 1.

(Nr. 3526 vom 8. Juli 1890.)

Es wird die Wahrnehmung gemacht, daß die direkten Vorgesetzten der Arbeiter und Bediensteten sich diesen gegenüber öfters roher, beleidigender und kränkender Ausdrücke bedienen.

Es kann dieses für den Einen wie für den Andern gleich entwürdigende Benehmen nicht gebuldet werden, weshalb es bei Strafe untersagt wird.

An das gesamte Personal.

Nr. 2.

(Dienstbefehl Nr. 33 vom 19. Oktober 1894.)

In Vernehmlassungen des Personals über dienstliche Vorkommnisse die Aussagen und Berichte von Mitangestellten in heftigen, unpassenden und verlegenden Ausdrücken zu bestreiten, sogar als Lügen zu bezeichnen, ist unstatthaft.

Das gesamte Personal wird aufgefordert, sich derartiger Anschuldigungen und ehrenrühriger Ausdrücke gegen Mitangestellte unbedingt zu enthalten. Wer einen Rapport oder eine Aussage richtig stellen muß, soll dies mit anständigen Worten tun und stets eingedenk sein, daß über ein und dasselbe Vorkommnis je nach Umständen auch verschiedene Wahrnehmungen und Auffassungen in guten Treuen möglich sind.

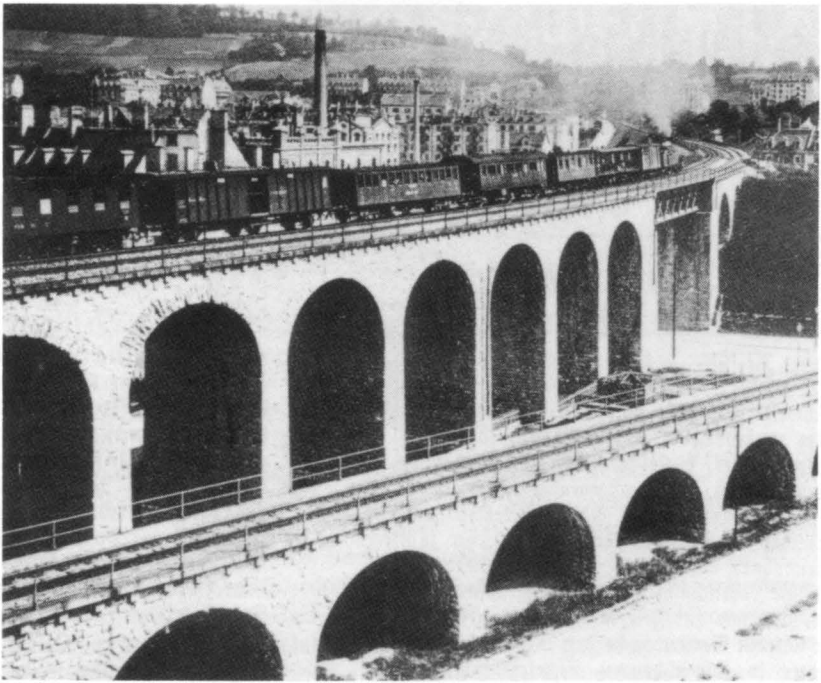
Gehässige Bemerkungen aller Art sollen durchaus unterbleiben.

ob vergessen, die öffentliche Meinung zu bearbeiten. So konnten sie lediglich mit Graubünden und der Lombardei rechnen. Das war zuwenig, denn Italien war nicht gewillt, eine zusätzliche Alpendurchquerung zu subventionieren.

Die VSB blieben daher ein unvollständiges Gebilde und die hochfliegenden Alpenbahnträume mussten begraben werden. Sie hatten aber auch ihr Gutes. Die VSB konnten sich auf das bestehende Netz konzentrieren. Da sie keine ins Gewicht fallenden zusätzlichen Bauverpflichtungen eingegangen waren, die neues Kapital erforderten, konnten sie sich finanziell konsolidieren. Das versetzte sie in die Lage, auch in den schlechtesten Zeiten mindestens eine bescheidene Dividende auszurichten – ein Kunststück, das in den harten 70er Jahren noch lange nicht allen Konkurrenten der VSB gelungen ist.

Die Arlbergbahn als Ersatzprogramm

Unter staatlicher Lenkung erfolgte 1880 nach mehreren erfolglosen Initiativen der Bauauftrag für die Arlbergbahn. Im Herbst 1884 konnte der durchgehende Betrieb mit einer rauschenden Eröffnungsfeier im Beisein zweier Bundesräte aufgenommen werden. Die hiesigen Gazetten hatten wohl das einheimische Gezerre um die Alpenübergänge vollständig vergessen, denn sie berichteten von österreichischer Gemütlichkeit und Bürokratie, welche erst durch den deutschen Zollverein und die Gotthardbahn zum Handeln gezwungen werden mussten. Tatsache aber war, dass am 21. September 1884 der «Arlberg-Express» eingeführt wurde, und dieser fuhr über Uster–Rapperswil nach Buchs und Wien–Budapest. Damit war die alte Idee der Glattalbahn als Ost-West-Verbindung doch noch in Erfüllung gegangen – Uster wurde internationale Schnellzugsstation. Bei den VSB atmete man auf und kein geringer als der VSB-Präsident Wirth äusserte sich dazu wie folgt: «Bis jetzt ohne Anschluss nach Osten oder Süden, werden ... die Vereinigten Schweizerbahnen ein Glied des neuen internationalen Schienengeweges zwischen dem Oriente und Occidente bilden und fortan Theil nehmen an der Vermittlung ... der sich entwickelnden Verkehrsströme. Während die VSB bisanhin ihre Alimentation vornehmlich im Lokalverkehr, welcher mehr als die Hälfte der Einnahmen ausmacht, und im direkten Verkehr mit den Anschlussbahnen suchen mussten, wird künftig der durch die Arlbergbahn herbeigezogene neue Verkehr eine der stärksten Einnahmequellen der Union Suisse werden und der letzteren eine aussergewöhnliche Prosperität sichern». Obwohl die Arlbergbahn stärkere Steigungen und einen höheren Scheitelpunkt als die Gotthardbahn aufweist und stets in ihrem Schatten stand, sollte Wirth recht bekommen. Ab 1885 konnte die VSB auch die Stammaktien bedienen und die Dividenden auf dem gesamten Aktienkapital merklich steigern.



Ein Zug der VSB verlässt Zürich auf dem NOB-Viadukt in Wipkingen Richtung Glattal (Sammlung H.P. Bärtschi, Archiv für Technik-, Arbeiter- und Bauaufnahmen, Winterthur)

Hochwasser, ein Feind der frühen Glattalbahn

So unwahrscheinlich es auf den ersten Blick anmutet, unsere Linie ist mehrmals durch Hochwasser unterbrochen worden. In der Gegend von Aathal führten die ergiebigen Niederschläge vom 18. Juli 1860 zu einem viertägigen Betriebsunterbruch. Dasselbe ereignete sich wiederum vom 10.–14. Juni 1876, als der Bahndamm auf einer Länge von 36 m zerstört wurde. Am 3. Juni 1878 gar wurde der Bahndamm an der Grenze Seegräben/Wetzikon auf einer Länge von 50 m gänzlich weggeschwemmt, so dass die Schienen mit den Schwellen daran in der Luft hingen. Unterhalb Aathal wurde gleichzeitig die Böschung auf der Nordostseite des Schienenstranges auf eine Länge von 1,5 km bis zu den Schwellen abgetragen.

Der Übergang zur SBB

Obwohl bei der Erstellung der ersten schweizerischen Schienenwege die Verfechter des staatlichen Eisenbahnbaues unterlegen waren, verschwand der Wunsch nach einer Staatsbahn nie ganz. Er erhielt auch laufend neue Nahrung durch Finanzkrisen und Spekulationspleiten sowie



Bote von Uster.

Annahmepreis:

Jährlich Fr. 4.—, 1/4-jährlich Fr. 2.—, 1/2-jährlich unter Aufschlag eines Botenlohnens.
5. 50, 1/4-jährlich Fr. 2.80, 1/2-jährlich Fr. 1.50.

Obligatorisches Publikationsorgan
der Bezirks- und Gemeinde-Behörden.

Insertionspreis:

Die fünfpollige Zeile oder deren Raum
15 Rp. Bei Wiederholungen
Briele und Gelder frei

Drucker und Verleger: Gebr. Frey in Uster.

Telephon.

Erscheint Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Mitbürger!

Das Schweizer Volk steht unmittelbar vor einem wichtigen Entscheid, dem bedeutungsvollsten vielleicht, in welchem es altere Erfahrung gemäß sein maßgebendes Wort abzugeben hat. Die eidgenössischen Räte empfehlen uns in der übergroßen Mehrheit den Rücklauf der fünf Eisenbahnen der Schweiz durch den Bund und die Verstaatlichung des hervorragendsten Vermögens, das wir zur Zeit in der Schweiz besitzen. Wir unseren Vertretern in der Bundesversammlung einer so folgenschweren Angelegenheit auch noch unser volles Vertrauen entgegenbringen und empfehlen dem Volke die Annahme der Referendumsentscheidungen?

Wir wissen; denn nach reiflicher Erwägung der Verhältnisse, nach sorgfältigem Abwägen der Gründe und Einwände für und gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen kommen wir zu der festen Ueberzeugung,

1. nur der Rücklauf im Stande ist, unser gesamtes Eisenbahnwesen auf eine gesündere Grundlage als bis anhin zu stellen;
2. nur der Rücklauf es uns ermöglicht, das unheilvolle Börsenspiel, für welches die schweiz. Eisenbahnwerte die fürnehmsten Nährwertelien waren und wodurch ungezählte Millionen des schweiz. Nationalvermögens unwiederbringlich verloren gingen, in unserem Vaterlande auf ein Mindestmaß einzudämmen;

daß 3. nur der Rücklauf die schweiz. Eisenbahnen von dem verderblichen Einflusse des ausländischen Großkapitals befreie und das gesamte Erwerbsleben der schweiz. Nation durch eine Vereinheitlichung der Tarife und die vorwärtsschreitende Tilgung der Schuldenlast in Konkurrenzkampfe gegen das Ausland mächtig heben wird.

daß 4. nur durch den Rücklauf die sich ergebenden Betriebsüberschüsse (pro 1895—1897 jährlich über 3 1/2 % Verzinsung hinaus Mill. Fr.), anstatt wie bis anhin den ausländischen Aktionären nunmehr dem Bunde, dem gesamten Schweizer Volke zu Gute kommen werden.

Mitbürger! Wir empfehlen Euch nach unserer besten Wissen und Gewissen, morgen Sonntag eine entschiedenes

Ja!

in die Urne zu legen, damit abermals ein großer vaterländischer Gedanke seiner endlichen Verwirklichung entgegengehe und die Geschichte einst den Tag segnen werde, an welchem das Schweizer Volk die Geschichte seines Eisenbahnwesens und damit engverbunden seines gesamten volkswirtschaftlichen Aufschwungs in seine eigene, feste Hand legte. Keiner bleibe von der Urne zurück, sondern Jeder helfe mit klarem und weisehendem Blick, die Wohlfahrt des Vaterlandes zu begründen und zu mehren!

Schwerzenbach:

Walder, Präsident.
Reif, Friedensrichter.
Döschner, Gemeinderat.

Uster:

Volketswil:

Reutlinger, Kantonsrat.
Heß, Bezirksratschreiber.
Rüderli, Bezirksrat.
Gut, Gemeinderat.
Rüegg, Präsident, Gutenswil.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Es wird hiedurch bekannt gemacht, daß mit dem 30. Juni d. J. die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen aufhört zu existieren und deshalb mit diesem Tage die bisherige konzessionsmäßige Vertretung der Gesellschaft im Kanton Zürich ihr Ende erreicht.

St. Gallen, den 15. Juni 1902

2 Ba889)

Die Direktion
der Vereinigten Schweizerbahnen.

Inserat aus dem AvU vom 15. 6. 1902

Linke Seite: Ausriss aus dem Boten von Uster vom 19. Februar 1898

durch Einmischung ausländischer Finanzkreise, die einen Teil der Aktien hielten. Überdies waren die Aktionäre eher an einer guten Dividende als an einem sicheren Bahnbetrieb interessiert. Die Verfassung von 1874 enthielt wohl einen Eisenbahnartikel und das Eisenbahngesetz des Jahres 1875 hatte die Bundeskompetenzen vermehrt. Zudem bestand ein Eisenbahndepartement, welches den Betrieb der Bahnen überwachte. Doch konnte dieses nicht verhindern, dass sich die Gesellschaften gegenseitig schikanieren. Es konnte sie auch nicht zwingen, die Tarife anzugleichen.

Der Bundesrat war stets und unbeirrbar für einen Rückkauf der Bahnen eingetreten und vor allem Bundesrat E. Welte setzte sich zielstrebig dafür ein, doch unterlag ein erster Versuch 1891 in der Volksabstimmung. Knapp vor der Jahrhundertwende waren die Voraussetzungen aber wesentlich günstiger, da die ausländischen Staatsbahnen die Schweizer stark beeindruckten. Auch die grosse Eisenbahnkatastrophe vom 14. Juni 1891 wirkte nach. Damals stürzte eine Eisenbahnbrücke bei Münchenstein mitsamt einem Sonderzug in die Birs, wobei 71 Tote und 131 Verletzte zu beklagen waren. Unwidersprochen hiess es in den Zeitungen «nachdem der Bund Hauptaktionär geworden war, sah man der völligen Verstaatlichung entgegen, weshalb die Bahndirektion die Instandhaltung noch mehr wie sonst vernachlässigte, um den Privataktionären möglichst wenig Unkosten zu verursachen». Als sich die Nordostbahn in unschöne Spekulationsgeschäfte verwickelte und sich 1897 in einem 2tägigen Streik ihrer Mitarbeiter äusserst kurzsichtig verhielt, war das Ansehen der privaten Eisenbahnen auf einem Tiefpunkt angelangt.

1898 wurde der Rückkaufsvorschlag dem Volk unterbreitet. Ein gewaltiger Abstimmungskampf tobte, ging es doch darum, «dass der Rückkauf der Eisenbahnen die bedeutendste Massnahme ist, mit welcher die Eidgenossenschaft seit 1848 sich zu beschäftigen gehabt hat» wie alt Bundesrat Droz in einer gegnerischen Streitschrift bemerkte. Die Gegner befürchteten vor allem, dass die SBB ein Defizitgeschäft werden, dem Bund zusätzliche Macht verschafften und die Bahnen und ihre Bediensteten noch mehr zum Politikum würden. Rückblickend betrachtet, hatten sie ja nicht einmal so unrecht. Allein der Schlachtruf der Befürworter «Die Schweizerbahnen

dem Schweizervolk» überzeugte mehr als die Bedenken über die Kosten und Unwägbarkeiten. Am 20. Februar 1898 wurde das Rückkaufsgesetz mit 386 000 Ja gegen 182 000 Nein angenommen.

Doch dampften die VSB noch einige Zeit durchs Glattal und die neugegründeten SBB übernahmen das VSB-Netz erst am 1. Mai 1902. Der Bundesbeschluss vom 21. April 1902 gibt auch Aufschluss über den Kaufpreis. Es heisst dort unter Art. 2: «Der Bund bezahlt der Aktiengesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen für die Abtretung ihres Vermögens am 30. 6. 1902 Fr. 40 220 000.—». Zusätzlich mussten die Gläubiger befriedigt werden. Der Bund verpflichtete sich «namentlich für die noch nicht fälligen Anleihenschulden Sicherheit zu leisten». Damit stiegen die Totalkosten der Übernahme auf etwas über 83 Mio. Sie machten damit ungefähr 9% der Gesamtsumme des Privatbahnrückkaufes aus.

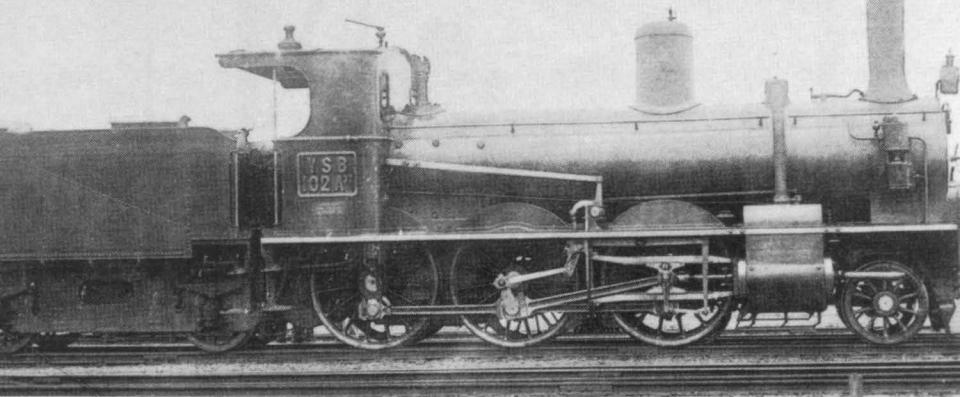
Die Auswirkungen auf die Glattallinie

Im Glattal weinte man der untergegangenen VSB mit ihrer Verwaltung, die jeden Rappen spaltete, wenig Tränen nach. Bald aber bekam man es zu spüren, dass man wiederum in einem noch grösseren Ganzen aufgegangen war. Nicht nur war es Schluss mit den Gratisfahrten an die Generalversammlung nach St. Gallen. Was schwerer wog: die Usterlinie geriet wieder zur reinen Regionalbahn. Ab 1. Mai 1903 leiteten die SBB den gesamten Durchgangsverkehr nach Chur, Buchs und ins Glarnerland über die 1875 eröffnete linksufrige Zürichseestrecke. Damit fand die kaum zwanzigjährige Epoche der Zürcher Oberländer internationalen Schnellzugsstrecke ein frühes Ende. Immerhin wurden gleichzeitig in jeder Richtung zwei zusätzliche Vorortzüge eingesetzt und damit die lokalen Verbindungen entscheidend verbessert.

1932 – Elektrifikation und schweres Zugunglück

Am 2. Oktober 1932, mitten in der grossen Wirtschaftskrise, erfolgte die Einführung der elektrischen Zugförderung. Von einer feierlichen Eröffnung wurde abgesehen, wie auch von einer durchgreifenden Modernisierung. Man nahm lediglich die notwendigsten Anpassungen vor. Immerhin konnte die Pünktlichkeit der Züge gesteigert werden und der Dienst auf den Lokomotiven wurde leichter – Dreck, Russ und der charakteristische Geruch des Dampfbetriebes verschwanden aus unserer Gegend. Natürlich resultierten auch Fahrzeitgewinne.

Ein folgenschwerer Zugunfall ereignete sich am 17. Dezember 1932. An diesem unfreundlichen Samstagabend fuhr ein Güterzug mit einer vorgepannten Dampflokomotive Richtung Ostschweiz. In Oerlikon wurde die



Dampflok der VSB, A 3 T Nr. 102, später SBB 1582, aus «Normalspurdampflokomotiven der Schweiz» (Archiv Barbey)

Vorspannlokomotive abgehängt, rangierte in den Vorbahnhof und blieb unter der Regensbergbrücke stehen. Der Stellwerkaufseher vergass die dort wartende Maschine. Obwohl sie nur 50 m von ihm entfernt war, konnte er sie im dichten Nebel nicht sehen. Er öffnete das Einfahrtsignal für den Eilzug ins Oberland, der in voller Fahrt auf das Hindernis prallte. Dabei wurde die Dampflok umgeworfen, die Zugmaschine entgleiste und die ersten Wagen verkeilten sich ineinander. Vier Tote und mehrere Schwerverletzte wurden aus den Trümmern geborgen. Sie stammten mit Ausnahme eines Maschinisten und eines Offiziers alle aus unserer Gegend.

Rollmaterial und Triebfahrzeuge

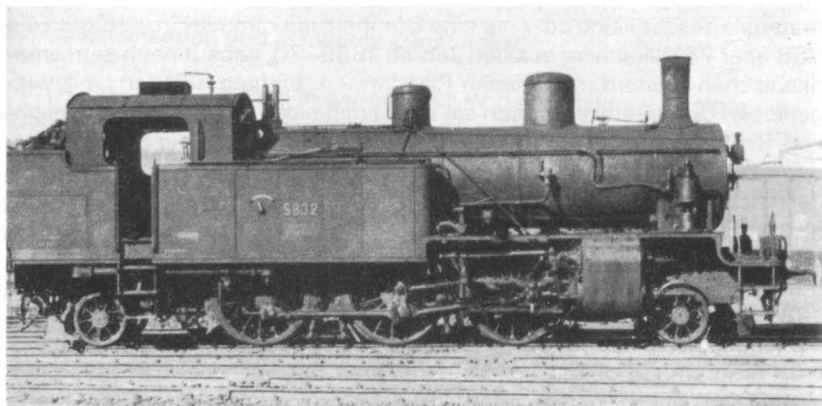
Wenig Reisekomfort boten die ersten Wagen. Die Wagenkästen bestanden durchwegs aus Holz und waren auf einem Untergestell aus Profileisen aufgebaut. In der dritten Klasse sass man eng gedrängt auf Bretterbänken. Schmale Fenster spendeten spärliches Licht und Platz für die Gepäckablage fand sich kaum. An Aborten mangelte es sehr und Heizungen wurden erst später eingebaut (noch 10% des von den SBB übernommenen Wagenmaterials besass keine oder nur eine Ofenheizung). Immerhin verfügten die VSB über 75 Vierachser aus den Jahren 1855–70, gebaut nach dem amerikanischen System mit offenen Plattformen. Einfach gefedert, mit wiegenlosen Drehgestellen, boten sie aber auch nicht viel mehr Bequemlichkeit. Sie wurden allesamt von den SBB übernommen und der letzte Wagen wurde erst 1941 im Alter von 82 Jahren aus dem Verkehr genommen. Auf der Glattallinie waren die Vierachser jedoch selten zu sehen, hier beherrschten die Zweiachser die Szene.

Inbezug auf das Rollmaterial ging die VSB jedoch mit der Zeit. Maschinenmeister Klose, ein begabter und vorausschauender Konstrukteur, schuf 1883 den ersten Dreiachser der Schweiz. Die Polsterwagen der VSB mit ihren oben gerundeten Fensterrahmen und gebogenen Eckrosetten an den Plattformstangen galten als die schönsten und elegantesten Personenzüge des ganzen Landes. Auch Drittklasswagen dieser neuen Bauart ent-

standen, doch wurden sie wie die Polsterwagen vor allem in die Schnellzüge eingereiht und verirrten sich nur in Ausnahmefällen in die Regionalzüge auf der Glattallinie.

Nach der Verstaatlichung wandelten sich die Verhältnisse allmählich. Die SBB hatten ein Sammelsurium von Privatbahnwagen übernommen, von denen lediglich etwa 800 Einheiten neueren Datums waren. 3/5 aller von den Privatbahnen «ererbten» Personenwagen verfügten nicht über eine elektrische Beleuchtung. Eine Vereinheitlichung war bitter notwendig. 1904 wurde der Dreiaxser zum Einheitswagen erklärt und bis 1912 in grossen Serien beschafft. Nach Abschluss der C-3-Bestellungen kamen noch Zweiaxser hinzu, so dass der Bestand an Einheitswagen bei den SBB 1924 2800 Einheiten erreichte. Diese Einheitswagen, anfänglich noch vermischt mit umnummerierten Restbeständen aus der Privatbahnzeit, prägten das Gesicht der Glattalbahn bis 1964, als sie endgültig ausrangiert wurden. Der Lokomotivpark, den die SBB von den verstaatlichten Privatbahnen übernehmen mussten, erwies sich als sehr uneinheitlich und grösstenteils veraltet. Auch bei den VSB waren noch viele zwei- und dreiachsige Schnaufer in Betrieb gewesen. Allerdings verfügten sie auch über moderneres Material in den 15 A 3 T-Maschinen 101–115, welche dem Depot Rorschach zugeteilt waren. Diese wurden in B 3/4 umgetauft und erhielten die SBB-Nummern 1581–1595. Einige dieser Lokomotiven waren noch bis 1928 im Glattal im Einsatz, bis sie dann von Nachbauten des gleichen modernisierten Typs und Tender-Dampflokomotiven Eb 3/5 abgelöst wurden. Diese 1911–16 von den SBB beschafften Zugpferde wurden «Habersäcke» genannt. Der Spitzname rührte daher, dass die Maschine

1 C 1 – Heissdampf Tenderlok der Serie Eb 3/5 der SBB, Nr. 5801–34 (aus «Unsere Lokomotiven», OF, 1945)





Tenderlok Eb 3/5 von vorne bei der Ausfahrt in Pfäffikon Richtung Kempten. Der Mast kündigt bereits die Elektrifizierung an (Bild Heimatspiegel, Wetzikon)

Mirage des Goldküstenexpresses (RABDe 12/12) zwischen Nänikon und Uster (Bild Heimatspiegel, Wetzikon)





Motorwagentriebzug der 80er Jahre auf der Glattallinie (Foto C. Girod)

keinen Tender nachschleppte und die Kohlenvorräte hinter dem Führerstand gelagert werden mussten. Bei vollen Vorräten reichte die Kohle oft über das Dach des Führerstandes hinaus, was der Maschine ein bepacktes Aussehen gab. Die Züge Zürich–Uster wurden von A 3/5 Maschinen gezogen, wie auch die kurz nach 12 Uhr in Zürich Richtung Uster abfahrenden Abonnentenzüge.

Die Elektrifikation brachte keine grosse Änderung im Wagenmaterial. Statt der Dampflokomotiven schleppten nun Elektroloks die lange Reihe der nostalgischen Zwei- und Dreiaxser hinter sich her. Nach dem Bericht eines pensionierten Lokomotivführers, der damals in Dübendorf wohnte, wurde der Eröffnungszug des elektrischen Betriebes von einer Ae 4/7 geführt. Die späteren Züge waren fast ausnahmslos mit Ae 3/6 I bespannt. Mit den Auslieferungen der Ae 4/7 wurden die Ae 3/6 aus dem Schnellszugsdienst herausgenommen und für die Bespannung der Regionalzüge verwendet. Während mindestens einer Fahrplanperiode (1934/35) wurde für ein Zugspaar der beliebte «Rote Pfeil» eingesetzt.

Auf der Usterbahn musste man lange auf moderneres Wagenmaterial warten. Dieses gelangte erst ab Mitte der 60er Jahre in unsere Gegend. Nach der Verschrottung der Holzwagen übernahmen in zunehmendem Masse die Leichtstahlwagen ihren Dienst. Diese Leichtstahlwagen wurden seit

Ende der 30er Jahre beschafft und bilden noch heute mit etwa 3000 Einheiten das Rückgrat des SBB-Personenwagenparkes, obwohl die ältesten Exemplare bereits ausgemustert werden. Vierachsige schwere Schnellzugwagen waren hin und wieder, meist in Gruppen zu sehen. Sie bildeten aber eher eine Ausnahme.

Zusammen mit den Leichtstahlwagen tauchten auch modernere Triebfahrzeuge, die Re 4/4 II auf. In den Randstunden besorgten die roten «Mirages» des Goldküstenexpresses (RABDe 12/12) den Betrieb und brachten so einen Hauch modernen Vorortbetriebes ins Glattal. Diese fuhren als Einzelzüge (3 fest zusammengekuppelte Wagen) oder bei stärkerem Verkehrsaufkommen als Doppelzüge mit 6 Wagen. Der Standardzug der 80er Jahre besteht jedoch aus einem Motorwagen RBe 4/4, einem Steuerwagen und 4 Zwischenwagen. In den Stosszeiten werden zwei solche Einheiten zu einem 12-Wagenzug zusammengefasst, was Rangierbewegungen beträchtlich vermindert und einen rationellen Betrieb gewährleistet.

Dornröschenschlaf nach der Elektrifikation

Nachdem der Fahrdrat, nicht ohne sanfte Nachhilfe aus der Region, auch im Glattal gespannt worden war, geschah jahrzehntelang nicht mehr viel auf der Usterlinie, obwohl sich die Behörden für ihre Bahn einsetzten. 1942 erfolgte ein Vorstoss des Gemeinderates von Uster bei der Generaldirektion der SBB zugunsten eines Doppelspurausbaues Uster-Wallisellen. Allein dort war man der Auffassung, es lohne sich nicht, viel in die wenig profitablen Nebenstrecken zu investieren, auch wenn es sich um stark frequentierte handle. Auch das erste Projekt einer Direktverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und Stadelhofen erlitt das gleiche Schicksal. Es wurde 1954 aus Kostengründen ebenso abgelehnt, wie ein erneuter Vorstoss für den Doppelspurausbau der Glattallinie im Nationalrat 1956. Ein Umdenken setzte erst im Jahre 1961 ein, als der Kredit für den Ausbau der Rechtsufrigen genehmigt und Ende 1962 der erste Spatenstich zu einer modernen S-Bahn vollzogen wurde, wobei man aber leider aus finanziellen Gründen auf die durchgehende Doppelspur verzichtete. Der Erfolg dieser Vorortslinie zeigte, dass eine auf den neuesten Stand der Technik gebrachte Eisenbahn ein leistungsfähiges und attraktives Verkehrsmittel sein kann. Allmählich erfolgte in den autogläubigen 60er Jahren eine Kehrtwendung – der Irrglaube, das schweizerische Bahnnetz sei fertig gebaut, wurde aufgegeben. 1971 begannen die Arbeiten für die Flughafenlinie, und was noch bedeutsamer war, der Kanton übernahm 10% der Baukosten von 290 Mio. Nachdem sich der Kanton und die Zürichseegemeinden bereits mit 10 Mio. an der Meilenerlinie nach Rapperswil beteiligt hatten, ein erneuter Beweis für die zunehmende Erkenntnis, dass ein zeitgerechter Regionalverkehr als Gemeinschaftsaufgabe der SBB und der Öffentlichen Hand zu gelten habe.

Frischer Wind und eine neue Idee: der Zürichbergtunnel

Inzwischen hatte das Wachstum der Agglomeration bereits kräftig über den ersten Ring des Zürcher Vorortsgürtels hinausgegriffen. Auch die Glat-talgemeinden gerieten zunehmend in den Sog von Zürich und die immer noch einspurige Glattallinie vermochte dem Ansturm der Pendler nur mit Mühe Herr zu werden. In der Erkenntnis, dass die Region Zürich bahnmä-sig gut erschlossen, die Knotenpunkte Zürich-HB und -Oerlikon entlastet werden müssten und der Fern- vom Regionalverkehr zu trennen sei, wurde die Idee der S-Bahn (Stadt-Schnellbahn) entwickelt. Das Kernstück bilde-ten dabei die Erstellung eines Durchgangsbahnhofes im Gebiet von Zürich-HB und die Umfahrung Oerlikons. Letzteres setzte voraus, den Zürichberg zu durchstechen und auf möglichst geringem Umweg die östlichen Linien zu erreichen. Ab 1966/67 bildete der Zürichbergtunnel, der Durchstich zwischen Stadelhofen und Stettbach/Dübendorf, einen festen Bestandteil der Planung. Dass diese neue Idee rasch im Volk verankert wurde, ist nicht zuletzt dem von Kantonsrat Max Korthals gegründeten Verein «Pro Zürich-berglinie» zu verdanken, der unentwegt die Reklametrommel rührte.

Das Abstimmungsdebakel vom 20. Mai 1973

Das erste Projekt einer S-Bahn scheiterte in der Volksabstimmung. Es war mit einem U-Bahn-Vorhaben der Stadt im Multipack verbunden und sah eher nach einem faulen Kompromiss als nach einer überdachten Vorlage aus. Fazit: die Zürcher U-Bahn tot, die Bemühungen um die S-Bahn zurück-geworfen. Behördlicherseits blieb aber anerkannt, dass der Sanierung und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine Vorrangstellung zukomme und so rasch als möglich eine neue Vorlage ausgearbeitet werden müsse. 1975 erklärte Regierungsrat Künzi, das Projekt Zürichberglinie sei baureif, doch mangle es an Mitteln. Dem half das Verkehrsfondsgesetz ab, welches vom Souverän am 2.4.78 angenommen wurde und jährliche Zuwendungen von mindestens 40 Mio. vorsieht. Damit war die Geldfrage gelöst, doch in-zwischen hatten sich in Oerlikon und Wallisellen Umfahrungsängste breit-gemacht. Die ins Gespräch gebrachte Variante «West», mit einem neuen Tunnel zwischen HB und Oerlikon, schuf ein Jahr lang einige Unruhe, wur-de aber schlussendlich abgelehnt. Sie brachte aber den Vorteil der Aufwer-tung der für Volketswil wichtigen Relation Wallisellen–Oerlikon. Sie gilt nun als gleichwertig mit der Verbindung nach Stettbach–Stadelhofen.

Rechte Seite: Im Juli 1982 steht bereits das Aufrichtebäumchen auf dem neuen Bahnhof Schwerzenbach. Das zweite Gleis ist erstellt, aber der alte Bahnhof steht noch (Aufnahmen des Verfassers)



Grünes Licht zum Doppelspurbau.

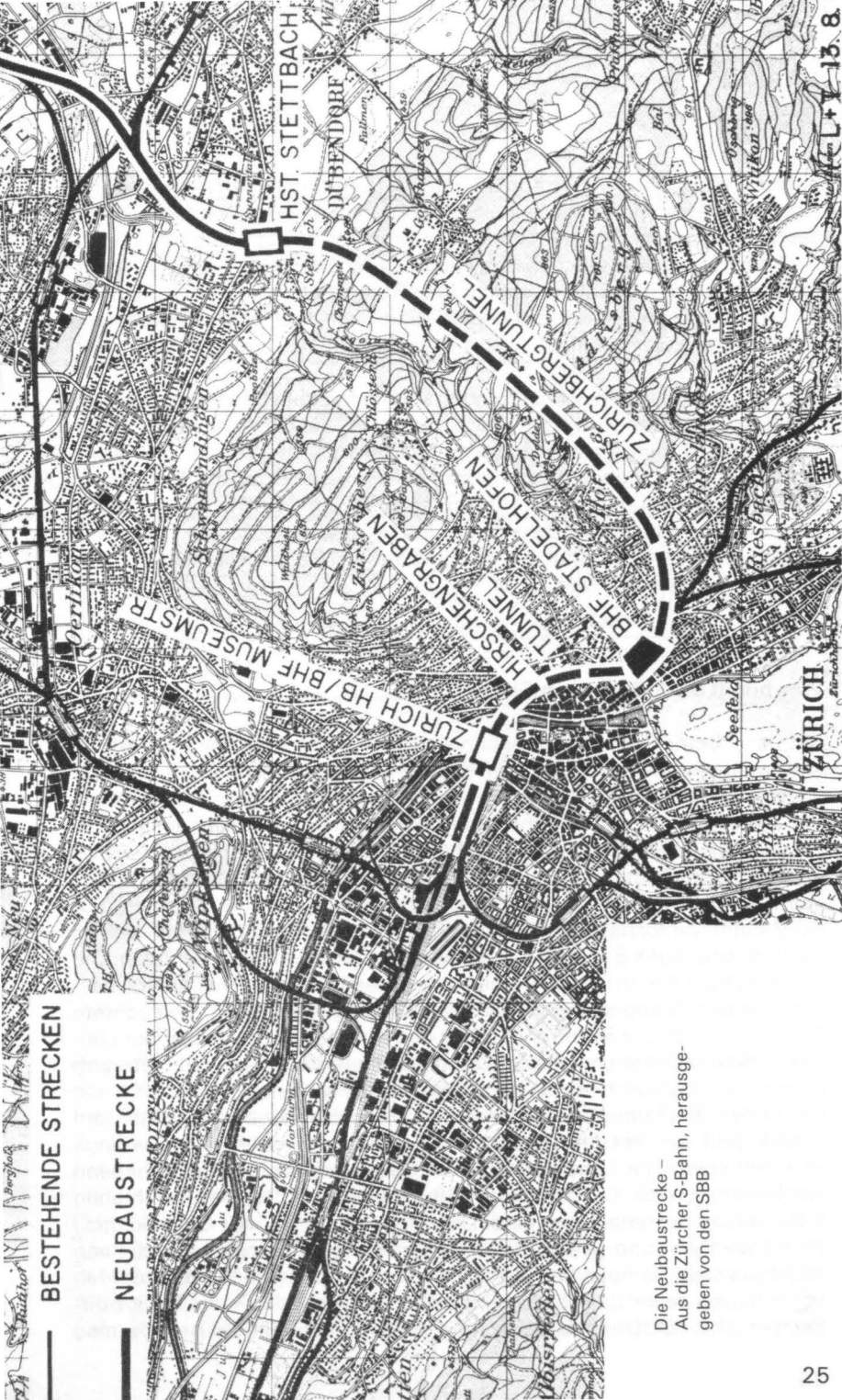
Schon beim Bahnbau hatte es sich erwiesen: es bewegt sich nur etwas, wenn die Glattaler selber aktiv werden. Genauso war es beim Ausbau auf Doppelspur. Anfang 1976 bildete sich ein Initiativkomitee «Pro Glattallinie», welches eine erfolgreiche Volksinitiative zum Ausbau dieser Linie lancierte. Das Begehren rannte bei den Behörden offene Türen ein. Sie gingen noch weiter als die Initiative forderte und beantragten der Volksabstimmung: «An den Ausbau der Strecke Wallisellen–Uster auf Doppelspur mit schienenfrei zugänglichen Perrons auf allen Bahnhöfen und Stationen wird den SBB ein Staatsbeitrag von 49,6 Mio. Franken, höchstens aber von 66,6% der auf 74,4 Mio. Franken veranschlagten Kosten ausgerichtet». Die Zustimmung war überwältigend. Am 18. Februar 1979 wurde die Vorlage im Verhältnis 5:1 angenommen.

Fast 125 Jahre nach der Eröffnung, nach 1½ jähriger Projektierungsarbeit, erfolgte im Herbst 1980 in Schwerzenbach der erste Spatenstich. Bereits Mitte 1983 konnte der Doppelspurbetrieb Wallisellen–Dübendorf aufgenommen werden. Ende September 1984 stand der ganze neue Doppelspurabschnitt Wallisellen–Uster betriebsbereit. Im Sommer 1985 war der erweiterte Bahnhof Wetzikon fertig und damit konnte der langersehnte durchgehende Halbstundentakt mit starrem Fahrplan verwirklicht werden.

Volksabstimmung vom 29. 11. 1981: Ja zur S-Bahn

Für die kombinierte U- und S-Bahnvorlage rechnete man 1973 mit 1,7 Mrd. Franken. Davon hätte der Bund einen Drittel (570 Mio.) übernommen. Nach dem negativen Volksentscheid war aber in Bern die Kasse geschlossen worden. Die Bundesbehörden blieben harthörig und gestanden lediglich zu, dass der Kanton Zürich, für den Fall, sollten einmal Subventionen fließen, nicht schlechter gestellt sei als andere Kantone. Man brauchte einige Zeit um diesen Bescheid zu verdauen. Beim genauen Nachrechnen brach sich aber die Erkenntnis Bahn, dass die Zürichberglinie dank des Verkehrsfonds auch ohne Bundeshilfe gebaut werden könne. Mit den SBB gelang eine Übereinkunft. Sie waren zur Leistung eines Interessenbeitrages bereit. Die Totalkosten bezifferte man auf 653 Mio. Davon sollten die SBB 20% (130 Mio.) beisteuern sowie für das Rollmaterial und Abstell- und Unterhaltsanlagen sorgen. Für den Kanton verblieben noch 80% oder 523 Mio. Diese Vorlage passierte die Volksabstimmung erfolgreich mit 73,7% Ja-Stimmen.

Die 12 km lange Neubaustrecke beschreibt Max Glättli, Oberingenieur der SBB, wie folgt: «Das Kernstück der Zürcher S-Bahn nimmt im Vorbahnhof seinen Anfang. Bei der Langstrasse taucht die Neubaulinie in den Boden, unterfährt die Sihl und erreicht den neuen viergleisigen Teil des Hauptbahn-



Die Neubaustrecke –
Aus die Zürcher S-Bahn, herausge-
geben von den SBB

hofes. Weiter geht's mit Tempo 80 unter der Limmat und Altstadt hindurch zum erweiterten Bahnhof Zürich-Stadelhofen, wo die rechtsufrige Zürich-seebahn abzweigt. Die Neubaustrecke ihrerseits strebt durch den Zürichberg direkt nach Stettbach. Kaum wieder unter freiem Himmel, gabelt sich die Strecke. Der eine Zweig erreicht über Rampenbauwerke bei Dübendorf die Linie ins obere Glattal, der andere führt über zwei lange Viadukte und durch einen kurzen Tunnel ... bis Dietlikon an der direkten Linie nach Winterthur.

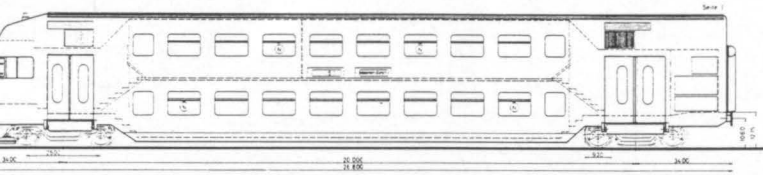
Etwa 1¼ Jahre nach der Abstimmung konnte mit dem Bau begonnen werden. Die Untertunnellung der Limmat beim HB und der Ausbau des Bahnhofes Stadelhofen stellten dabei die kniffligsten Punkte dar. Das Kernstück, der 5015 m lange Zürichbergtunnel wurde am 17. April 1985 in Angriff genommen und am 27. November 1986 um 16.58 Uhr durchschlagen. Am 21. Februar 1989 wurde das letzte Schienenstück im Tunnel eingefügt. Die Betriebsaufnahme der gesamten S-Bahn geschieht auf den Fahrplanwechsel (27. Mai 1990).

Was bringt die S-Bahn dem Glattal

Mit der Inbetriebnahme des Bahnhofes Museumstrasse beim HB erfolgt eine weitgehende Trennung von Regional- und Fernverkehr. Dadurch lässt sich die Pünktlichkeit der Züge wesentlich verbessern, denn Wendemanöver, Bremsproben und gegenseitige Behinderungen entfallen inskünftig. Ein wichtiger Punkt ist auch die raschere Verbindung mit der Stadt. Ausserdem entstehen umsteigefreie Verbindungen ins Limmattal und ins Unterland, welche z.B. die Reisezeit Uster-Dietikon von 64 Minuten auf 36 Minuten verkürzen. Auch das Umsteigen auf andere S-Bahn-Linien wird problemloser dank Bahnhof Museumstrasse und dichterem Fahrplan. Die neuen Wagen bieten überdies einen bequemerer Einstieg, mehr Platz, bessere Lärmisolierung und auch bei Vollbesetzung frische Luft. Beleuchtete Transparente an der Stirnfront und an den Mittelwagen lassen zudem unübersehbar erkennen, wohin der Zug fährt. Ihr etwas grösseres Lichtraumprofil entspricht den Normen für den Hucklepackverkehr.

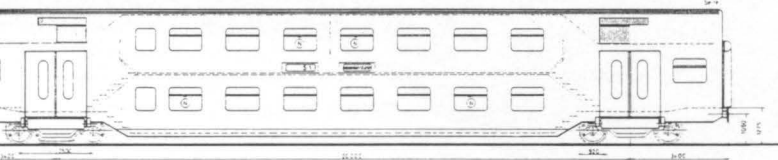
Die ersten drei Exemplare dieser neuen Doppelstockwagen erlebten am 2. Mai 1989 auf der Glattalstrecke ihre technische Probefahrt – allerdings ohne Fahrgäste. Ihr fahrplanmässiger Einsatz auf der Usterbahn begann am Dienstag, den 17. Oktober 1989. Seit diesem Datum verkehrt ein S-Bahn-Zug, bestehend aus einer Lokomotive Re 4/4 V mit Gepäckabteil, zwei Zwischen- und einem Steuerwagen. Bis zum Fahrplanwechsel von 1990 soll diese Komposition, die etwa 100 m lang ist, von Montag bis Freitag in täglich sechs Zugsläufen eingesetzt werden.

Bestellt sind 180 Doppelstockwagen (inkl. Steuereinheiten) sowie eine



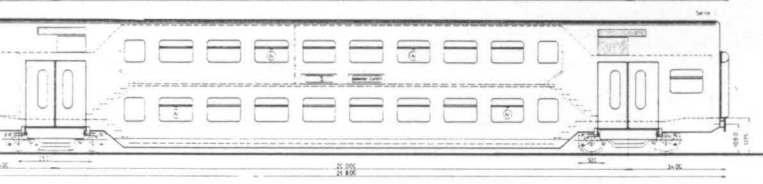
Bt

508526-33900-92
46,5 t
132 Plätze 2. Klasse



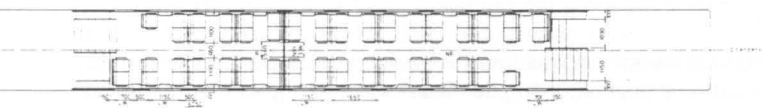
AB

508536-33000-02
45 t
81 Plätze 1. Klasse
38 Plätze 2. Klasse

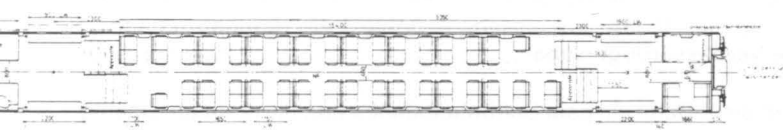


B

508526-33000-03
45 t
136 Plätze 2. Klasse



Oberdeck



Unterdeck

Schema der S-Bahnwagen aus dem SBB-Magazin 4/88

Reihe neuartiger Lokomotiven mit einem Stromlinienprofil. Die Glattalbahn der 90er Jahre wird daher wesentlich anders aussehen als bisher. Eine Neuerung ist auch der Verkehrsverbund. Am 6. März 1988 hat das Zürcher Volk eine entsprechende Vorlage angenommen, die eine weitgehende Fahrplankoordination aller Verkehrsbetriebe im Kanton mit sich bringt. Das bedeutet den Ersatz der bisherigen über 400 verschiedenen Fahrausweise und natürlich auch der entsprechenden Automaten. Der ganze Kanton wird in Tarifzonen eingeteilt und es wird nur noch ein Billett geben. Bald schon kann man mit einer Fahrkarte von Gutenswil bis ins Albisgütli ans Knabenschiesen fahren und erst noch um- und aussteigen, wo man will. Natürlich ist diese Koordination nicht gratis zu haben und



S-Bahn-Einheit mit der neuen Lokomotive an der Spitze (Foto J. C. Girod)

ein paar Ungereimtheiten sind gelegentlich noch auszubügeln. Von grosser Bedeutung ist aber, dass inskünftig der Transportauftrag vom Verkehrsverbund erteilt wird und die Öffentlichkeit mehr mitzureden hat als bisher.

Eindeutige Verbesserungen aber . . .

Leider weist die S-Bahn ein paar Schönheitsfehler auf, die nicht unterschlagen werden dürfen. Das vorgesehene Netz umfasst mit Ausnahme des Zürichbergtunnels und einer Verknüpfung keine neuen Strecken, sondern besteht zum überwiegenden Teil aus einer Aufwertung der bestehenden. Das gleiche Bild bei den Bahnhöfen. Mit Ausnahme von Dübendorf-Stettbach entsteht nirgendwo eine Haltestelle, wo nicht schon früher eine war. Bereits spürbar sind die Nachteile wie vermehrte Konzentration und enorme Bodenpreissteigerungen.

Zu bedauern ist auch, dass keine Tangentiallinien das Zentrum entlasten und die Planer dem Trend der Arbeitsplatzverlagerung auf die grüne Wiese zuwenig gefolgt sind. Ein ganz gewaltiger Minuspunkt sind die viel zu grossen Haltestellenabstände, die vor allem im Kerngebiet die Attraktivität des gesamten Systems in Frage stellen. Die Benützer müssen gezwungenermassen auf den Feinverteiler Bus und Tram umsteigen, und die gewonnene Fahrzeit wird wieder mit Warten verloren. Umsteigen ist bekanntermassen die Achillesferse des öffentlichen Verkehrs! Abgesehen davon, dass die

Anknüpfung des VBZ-Netzes an die S-Bahn ebenso zu wünschen übrig lässt, wie die Aufnahmefähigkeit der züriblauen Vehikel zur Stosszeit. Nur durch den Sachzwang des leeren Tunnels unter dem Shop-Ville zu erklären ist der Extrabahnhof der Sihltal- und Uetlibergbahn. Eine S-Bahn besteht ihrer Natur nach aus leichten, beweglichen Zügen. Betrieblich widerspricht dem S-Bahn-Gedanken die Führung schwerfälliger Doppelstockzüge mit Wagen, die fast 50 Tonnen wiegen. Wir wollen aber den SBB zugute halten, dass sie sich erst nach einigem Zögern dazu entschliessen konnten. Gänzlich unbefriedigend ist die Tatsache, dass man aus Kostengründen auf einen konsequenten Doppelspurausbau verzichtete. Es fallen also einige Wermutstropfen in den Kelch der Freude, die den vorhergesagten massiven

Umsteigeeffekt fraglich

erscheinen lassen. Entscheidend ist die aufgewendete Zeit von Tür zu Tür und die Bequemlichkeit unserer vom Auto geprägten Welt, welche die Reisezeit im eigenen Wagen oft nur subjektiv erlebt. Kurz, solange sich die Situation auf der Strasse oder diejenige der Umwelt nicht dramatisch verschlechtert, ist mit einer echten Trendwende kaum zu rechnen. Und vorsätzlich in die freie Wahl des Verkehrsmittels einzugreifen, dürfte unserem freiheitlichen Staat wenig bekömmlich sein. So wird man besser dem Privatverkehr den Lauf lassen, bis er in den Stosszeiten an sich selbst erstickt. Bis dahin aber ziehen die Pendler immer weiter auf's Land hinaus und alimentieren dadurch die S-Bahn – aber so war der Umsteigeeffekt wohl nicht gemeint.

Quellen:

Heimatsbuch Dübendorf 1987, «Die Zürcher S-Bahn und die Rolle Dübendorfs», Dr. Ing. A. Keller
Heimatspiegel (Beilage zum «Zürcher Oberländer»), Juni 1985
Zürcher Chronik, 2/1975, Zürich
Die Personenwagen der SBB 1902–1970
Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte, E. Mathis, 1944, Bern
Normalspurdampflokomotiven der Schweiz, C. Jeanmaire, 1976, Villigen
Schweizer Geschichte, Peter Dürrenmatt, 1957, Hallwag, Bern
Zur Geschichte der Glattalbahn, W. Frei, 1956, Uster
Die Vereinigten Schweizerbahnen, Diss. von Hans Wegmann, Universität, Zürich, 1916
Botschaft des Bundesrates an die BV vom 28. 1. 1902
Bundesbeschluss betr. freihändiger Ankauf der VSB vom 21. 4. 1902
Die Arlbergbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen, 1884 (als Manuskript des Präsidenten der VSB gedruckt)
«Modernisierung der Glattallinie» und andere Informationsbroschüren der SBB
Zeitungartikel aus der NZZ und dem Tagesanzeiger
Informationen von A. Ernst, dipl. Ing. ETH, BBC, Zürich

Es war eben doch nur eine Eintagsfliege

Brückenbauer vom 23. Mai 1984

«Obwohl Volketswil am meisten an den neuen Bahnhof von Schwerzenbach bezahlt hat, tritt sein Name viel zu wenig in Erscheinung», fand selbst Gemeindepräsident Theo Leuthold. Gesagt, getan! An der offiziellen Einweihung der neuen Bahnhofsanlagen, die als nüchterne Betonklötze wenig Begeisterung ausgelöst hatten, war allenthalben in weisser Schrift auf blauem Grund «Schwerzenbach/Volketswil» zu lesen. Ohne Einhaltung des steinigten, bis nach Bern führenden Dienstweges zustande gekommen, durfte diese Namensänderung natürlich nicht beibehalten werden. So bleibt's halt beim einfachen «Schwerzenbach».

Dabei war es schon vor gut 130 Jahren ein Volketswiler, der zu den massgeblichen Verfechtern einer Glattalbahn gehörte: Johann Ulrich Wettstein, Gemeindepräsident, später Gemeinderatsschreiber, Kantonsrat und Bezirksrichter. Die Zivilgemeinde Hegnau hingegen stand dem Projekt skeptisch gegenüber und lehnte 1853 zweimal die Übernahme von zwei Aktien der Glattalbahngesellschaft ab. Erst als drei Jahre später die Direktion der Glattalbahn mitteilte, sie wolle im Kimli einen Stationsplatz errichten, wurde mit knappem Mehr der Kauf von drei Aktien beschlossen. Dies jedoch nur nach Vorliegen einer schriftlichen Zusicherung, «dass im Kimli ein ständiger Stationsplatz mit gehöriger Einrichtung, nicht nur für die Aufnahme von Personen und Gepäck, sondern auch Gütern aller Art, errichtet werde». Gross war der Ärger in Schwerzenbach, als das Bahnunternehmen aus Kostengründen auf ein Stationsgebäude im Kimli zwischen Hegnau und Schwerzenbach verzichtete. Die sofortige Kündigung der drei von der Gemeinde übernommenen Aktien fruchtete nichts. Schwerzenbach und Volketswil mussten 1856 mit einer Haltestelle vorlieb nehmen, die erst später zu einem Bahnhof ausgebaut wurde.

Weil dieser auf Schwerzenbacher Boden steht, haben sich die Volketswiler von heute eben damit abzufinden, dass die schöne Ortstafel «Schwerzenbach/Volketswil» eine Eintagsfliege auf dem Weg zur Bahn der Zukunft war.

Corina Trepp

SCHWERZENBACH / VOLKETSCHWIL

D. Girod



Die Beziehungen des Schweizer-Motor-Veteranen-Clubs zum Landgasthof Wallberg und zu Volketswil

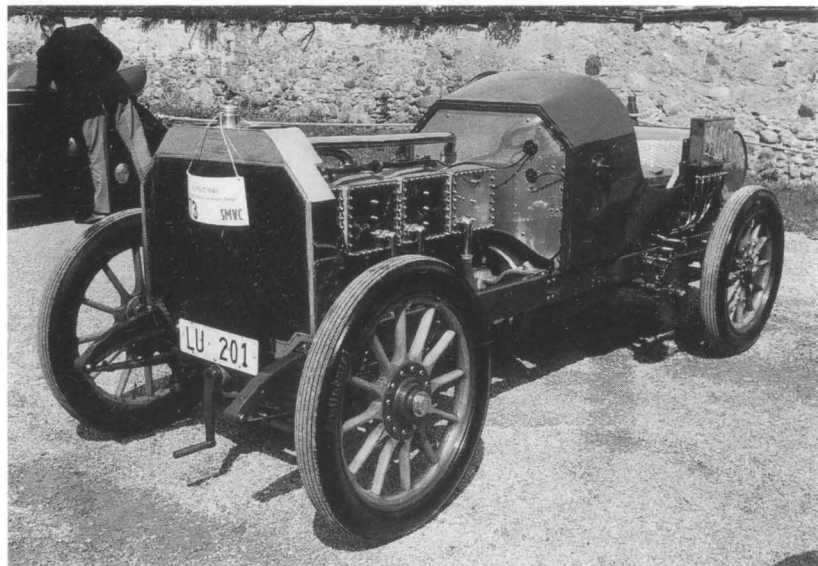
Hans Koch, Pfäffikon (ZH)

Der im Jahre 1957 gegründete Schweizer Motor-Veteranen-Club, kurz SMVC genannt, ist seit vielen Jahren Gast im Wallberg, hat dort das Stammlokal für seine Zürcher-Sektion und hat in dessen gastlichen Räumen schon die verschiedensten Bälle, Klaus-Abende, Start- und Schluss-Veranstaltungen durchgeführt. Der langjährige Direktor des Hauses, Max Fanti, hat sich ebenfalls unserem Hobby zugewandt. Als Fahrer von alten Automobilen verfügt er bereits über eine gewisse Erfahrung. So wurde er auch Obmann, vorerst der Zürcher Gruppe, und in einem späteren Zeitpunkt sogar Präsident der Zürcher-Gruppe. Die Beziehungen sind eng geflochten, die Mitglieder des SMVC sind gerne Gast im Wallberg und umgekehrt hat der Wallberg und seine höchste Leitung «CEM» auch einen alljährlich auszutragenden «Wallberg-Coup» gestiftet. Dass für diesen «Wettkampf» der Wallberg und somit auch Volketswil Start oder Zielort für den entsprechenden Plauschwettbewerb ist, lässt auch auf die guten Ver-

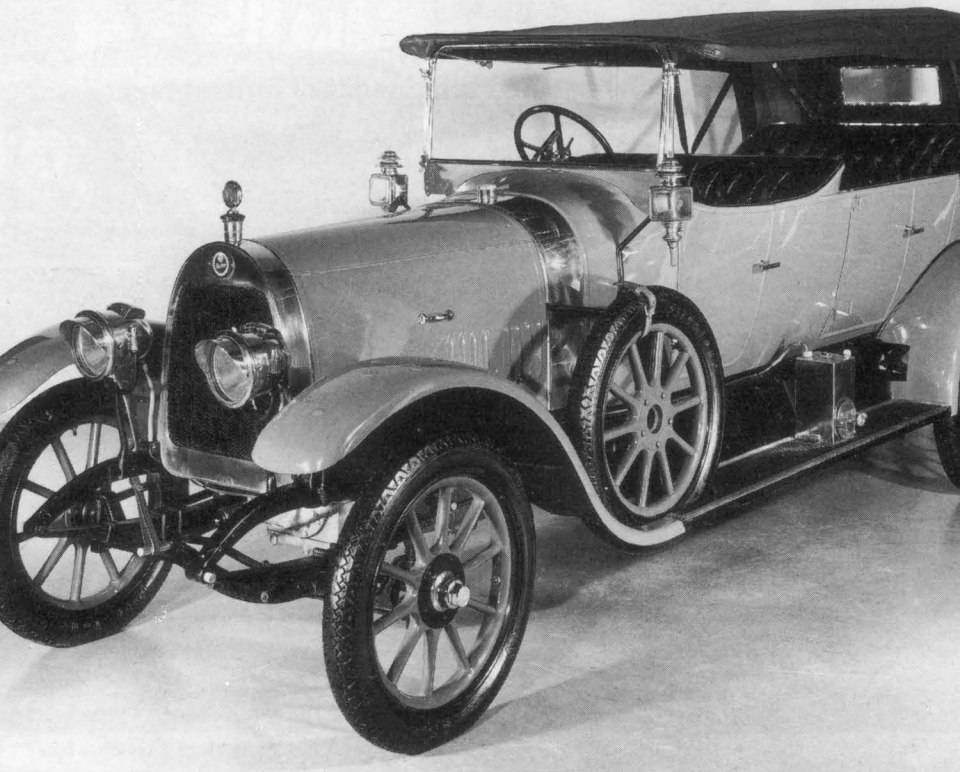
Bild unten: DUFAUX-Rennwagen 1905, 8 Zylinder-Motor, 12 761 cm³, in Genf gebaut, steht nun im Verkehrshaus Luzern

Bild rechts oben: TURICUM 1905, 7 PS, 1 Zylinder-Motor, Reibradantrieb, gebaut in Uster und steht auch in Uster

Bild rechts unten: AJAX 1908, 4 Zylinder-Motor, 8/16 PS, gebaut in Zürich, nun im Verkehrshaus Luzern







Fischer 1913, 4 Zylinder-Motor (ventillos), 33PS, gebaut in Zürich, steht nun im Verkehrshaus Luzern

bindungen schliessen. Die SMVC'ler starten gern in Volketswil, denn es fehlt weder an genügend Parkplätzen noch an einem interessierten Publikum als Zuschauer.

Gerne möchten wir über unsere Tätigkeit und unsere Vorhaben berichten. Die Erhaltung der alten Strassenfahrzeuge Automobile, Nutzfahrzeuge und Motorräder haben sich der SMVC und seine Mitglieder zur Aufgabe gemacht. Wir möchten die technischen Pioniertaten unserer Ahnen jederzeit in Erinnerung rufen und auch einem interessierten Publikum vor Augen führen. Das Automobil und auch das Motorrad sind nun über hundert Jahre alt, diese Fahrzeuge haben in dieser langen Zeit eine grosse Entwicklung mitgemacht. Die alten Fahrzeuge werden möglichst original restauriert und wieder zuverlässig fahrbar gemacht. So erhalten wir einen Teil unseres Kulturgutes für die Nachwelt und sind wirklich froh, für unseren «Alterssport» auch passende Routen fahren zu dürfen. Die schöne noch natürliche Gegend um Volketswil und im Zürcher-Oberland wird von unseren Mitgliedern gerne befahren und bietet in jeder Jahreszeit sehr lohnende Ausflugsziele. Die bestehenden Museen und andere Fahrzeugsammlungen sind nicht in der Lage alle vorhandenen Fahrzeuge aufzunehmen, und so können unsere Mitmenschen froh sein, dass private Liebhaber über 20 Jahre alte Fahrzeu-

ge sammeln und diese der Nachwelt erhalten. Dass die meisten Fahrzeuge von den einzelnen Besitzern auch selber gewartet werden, darf auch hier erwähnt werden. Diese Arbeit am Sammelgut gibt auch Kontakte und Impulse zu Gleichgesinnten.

Nicht vergessen werden darf, dass sich im Zürcher-Oberland bereits beim Beginn der Motorisierung schon Ingenieure und andere Fachleute mit dem Bau von Motorfahrzeugen beschäftigten. Die Marken Turicum (Zürich-Uster), Egg&Egli, Weber (Uster), Tribelhorn (Feldbach) haben in der Frühzeit des Automobils eine wichtige Rolle gespielt. Auch die Forster-Motorräder wurden im Zürcher-Oberland hergestellt.

So durften wir Auswärtigen Volketswil und auch den Wallberg näher kennenlernen und haben deshalb auch zu einem grossen Teil der Bevölkerung wirklich gute Kontakte. Dies beweist, dass der SMVC sein 20. Wiegenfest in Uster und Volketswil feierte und auch, dass die 5. Alpenfahrt des SMVC im Wallberg und im Volkiland gestartet wurde. An allen unseren Veranstaltungen nehmen Gäste aus dem In- und Ausland teil. Die beiden Worte Wallberg und Volketswil sind daher zu einem Begriff für Freunde der alten historischen Strassenfahrzeuge geworden. Gerne sind wir bei Euch Gast und freuen uns bereits auf ein nächstes Mal.

Vom «Landjäger» zur Gemeindepolizei

Therese Girod-Wehrli, Hegnau

Mitte dieses Jahrhunderts galt Volketswil mit seinen 1800 Einwohnern noch als typisches Zürcher Bauerndorf. Heile Welt? Nicht so ganz. Aber wie in vielen anderen Gemeinden, erledigte die Kantonspolizei die gemeindepolizeilichen Aufgaben, und bis zu Beginn des grossen Baubooms in den sechziger Jahren versah ein sogenannter Landjäger seinen Dienst.

In den Jahren 1960 bis 1970 wuchs die Bevölkerung schlagartig auf 5000 Einwohner an, um heute sogar die 12 000er Grenze zu überschreiten. Proportional zum Einwohnerwachstum nahm die Arbeit der Kantonspolizei zu: Zu Beginn der achtziger Jahre mussten zur Bewältigung der anfallenden Aufgaben vier Mann stationiert werden. Die Notlösung konnte nicht von Dauer sein – der Ruf nach einer eigenen Gemeindepolizei war unüberhörbar und zwang die Exekutive zum Handeln.

Am 21. Juni 1983 schlug der damalige Polizei-Bezirkschef Paul Boos dem Volketswiler Gemeinderat die Schaffung einer Gemeindepolizei vor. Zwei Monate später, am 6. September, übertrug der Gemeinderat dem Polizeivorstand die Aufgabe, Vorstudien in Sachen Gemeindepolizei zu erstellen. Anhand dieser Abklärungen stimmte der Gemeinderat am 6. März 1984 dem gewichtigen Schritt zur eigenen Gemeindepolizei zu. Das letzte Wort zu diesem «Geschäft» hatte am 18. Mai 1984 der Stimmbürger, der mit deutlichem Mehr an der Gemeindeversammlung Ja sagte zu einer drei Mann starken Gemeindepolizei. Sämtlichen Unkenrufen zum Trotz – Volketswil war inzwischen weitherum als Problemdorf ins Gerede gekommen – konnte der Gemeinderat aus einer Vielzahl von Bewerbungen eine Auslese treffen. Gewählt wurden Wachtmeister Georges Poli als Dienstchef (vorher Kantonspolizei Zürich), Korporal Hans-Rudolf Meier, Stv. (vorher Kantonspolizei Basel-Stadt) und Gefreiter Werner Lendenmann (zuvor Kantonspolizei Schaffhausen).

Am 1. April 1985 (kein Aprilscherz!) wurden die drei frischgebackenen Gemeindepolizisten vom damaligen Gemeinderat und Polizeivorstand Dr. Peter Baur feierlich in ihrem Amt eingesetzt und vereidigt. An Arbeit mangelte es wahrlich nicht, so dass schliesslich eine Erweiterung des Korps unumgänglich wurde. Das Gemeindepolizei-Trio – inzwischen bestens in Volketswil integriert – konnte ab Juni 1987 von Korporal René Widmer (vorher Stadtpolizei Dübendorf) entlastet werden.

Um der Vielfalt der polizeilichen Aufgaben Herr zu werden, steht der Gemeindepolizei im Mehrzweckgebäude nicht nur eine moderne Infrastruktur zur Verfügung, sondern der Polizeisekretär Ernst Albrecht, und seit Oktober 1988 auch Doris Eigenmann (Mitarbeiterin Polizeisekretariat), helfen tatkräftig mit, den Berg der administrativen Arbeiten effizient abzutragen.

Der gewöhnliche Bürger schätzt die Präsenz einer Gemeindepolizei, die ihm ein Gefühl von Sicherheit vermittelt und die als «Freund und Helfer» bei Bedarf rund um die Uhr zur Verfügung steht. Gerät er aber durch irgendein Vergehen mit der Polizei in Konflikt, sieht's plötzlich anders aus. Von

selbständig zu ermitteln. Die verkehrspolizeilichen Aufgaben wie Überwachung und Kontrolle des fliessenden und ruhenden Strassenverkehrs, Verzeigung der dabei festgestellten Übertretungen von Vorschriften des SVG und der zugehörigen Verordnungen, nehmen unsere Zeit zu einem hohen Prozentsatz in Anspruch!›

Jede Gemeinde hat ihr eigenes Dienstreglement; unsere Gesetze stammen aus den Jahren 1926 und 1983 und weisen der Gemeindepolizei folgende Aufgaben zu:

1. Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung
2. Erledigung polizeilicher Aufträge der Gemeindebehörden und anderer Amtsstellen
3. Erledigung von Rechtshilfegesuchen anderer Gemeinden, Verzeigungsvorbehalte und Befragungen bei Übertretungen
4. Verkehrspolizei, Verkehrsdienst bei bedeutenden Anlässen von öffentlichem Interesse, Unterstützung der Kantonspolizei bei der Tatbestandsaufnahme von Verkehrsunfällen sowie Mithilfe beim Verkehrsunterricht
5. In beschränktem Rahmen nimmt die Gemeindepolizei folgende Verwaltungsaufgaben wahr: Gesundheits- und Umweltschutzpolizei; Markt-, Gewerbe- und Wirtschaftspolizei; Bau- und Strassenpolizei; Feuerpolizei; Veterinärpolizei; Forst-, Jagd- und Fischereipolizei.

Die Gemeindepolizei kann besondere Aufgaben vom Gemeinderat (Polizeivorstand) und vom Polizeisekretär entgegennehmen.

Fallen Straftaten nicht in die Kompetenz der Gemeindepolizei (z.B. bei Übertretungen gegen das Betäubungsmittelgesetz usw.), so benachrichtigt sie unverzüglich die Kantonspolizei und beschränkt sich auf das Festhalten ihrer Beobachtungen und der unaufschiebbaren sichernden Massnahmen (Tatort- und Beweissicherung, Festnahme von Personen und Sicherstellen von Sachen). Gleiches gilt bei aussergewöhnlichen Todesfällen, bei Vermisstmeldungen. Und bei kriminalpolizeilichen Fahndungen wird die Kantonspolizei – wenn möglich – unterstützt.

Wirken im Stillen

1988 gab's für die Gemeindepolizei ausserhalb der Bürozeit 210 Einsätze. Die oft angeprangerten Velo- und Töfflikontrollen sind nur Aufgaben, die so nebenbei laufen – zudem habe die Disziplin der Mofafahrer merklich zugenommen, versichert Poli. Grund zum Einschreiten sind zuweilen seltsame Anlässe: Da muss zum Beispiel morgens um 04.30 Uhr wegen eines stinkenden Gartenabraum-Feuers ausgerückt werden. Ein lautstarker Ehestreit erfordert schlichtendes Eingreifen. Ein Abwasserpumpenalarm und die damit verbundene Lärmbelästigung nerven Anwohner – die Polizei muss her. Die in einen Mehrfamilienhaus-Trockenraum verirrte Entenfamilie



«Blechlawinen» – und kein Ende... Feierabendverkehr auf der Chappelikreuzung in Hegnau
(Foto: Therese Girod)

muss geborgen werden. Und, und . . . Diese abwechslungsreiche Tätigkeit, die immer wieder neue Strategien, neue Vorgehen erfordert, machen den Polizeiberuf aber auch interessant.

Sehr zeitaufwendig allerdings ist die Schreibtischarbeit, das Schreiben der Rapporte (1988 über 260) an die Amtsstellen in Uster. 1988 gab's in Volketswil rund 300 Velo- und Mofaentwendungen, und der damit verbundene Papierkram ist entsprechend beachtlich.

Dass das Schreiben der Parkbussenzettel nicht zur Lustarbeit des Polizisten gehört (er wirkt lieber präventiv!), beweist die Juniaktion unserer Gemeindepolizei: Obwohl erst ab 1. Juli 1989 laut Strassenverkehrsgesetz das Parkieren auf dem Trottoir verboten ist, bekamen die «Parksünder in spe» im Juni ein «warnendes» Papier unter den Scheibenwischer geklemmt. Auf einem roten Zettel wurde höflich formuliert gebeten, künftig den Wagen in markierten Feldern zu parkieren, aus Fairness und Rücksicht gegenüber Fussgängern und um sich Ärger und Kosten zu sparen. Für die Parkplatzmisere in unserem Dorf eine Lösung zu finden, ist allerdings nicht Sache der Polizei.

Das Gemeindepolizei-Quartett fühlt sich in Volketswil wohlgefit. Von Volk und Behörden unterstützt. Kritische Angriffe sind eher selten. Wo sieht unsere Gemeindepolizei künftige Probleme? Zu schaffen macht die allgemeine «Verkehrsverwilderung», das immer noch steigende Verkehrsaufkommen, und mit gemischten Gefühlen blickt man der auf 1. 1. 1990 angesagten Mofahelmpflicht entgegen. Die Gemeindepolizei wird auch hier einen Weg finden, den Jungen den Sinn dieser Massnahme zu erklären, die nicht Schikane sein soll, sondern der Sicherheit dient.

Das neue Buskonzept

Hubert Krucker, Hegnau

Von den öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Bus das beweglichste, weil die festen Installationen verhältnismässig gering sind. Ein ins Gewicht fallender Vorzug des Busbetriebes ist die Tatsache, dass die Linienführung laufend den Verhältnissen angepasst werden kann. Sie ist viel flexibler als bei der Strassenbahn oder beim Trolleybus und daher zwangsläufig Gegenstand periodischer Überprüfung. Eine solche Überprüfung drängte sich im Hinblick auf die Einführung der S-Bahn auf und die Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) liess für das gesamte Glattal im November 1987 eine entsprechende Studie erstellen. Dabei ist man davon ausgegangen, dass der zukünftige Verkehrsverbund eine ausreichende Grundversorgung zu gewährleisten habe. Zudem sollte durch Fahrplanverdichtungen und zusätzliche Linien eine gleichmässige Erschliessung der Siedlungsgebiete gesichert und im Hinblick auf die Mobilitätsvorsorge (über deren Sinn oder Unsinn wir uns hier nicht äussern wollen) ein der künftigen Nachfrage entsprechendes Angebot bereitgestellt werden.

Ausgangslage und Probleme im Raum Volketswil

Die Busstudie hat die Situation analysiert und schildert sie im Arbeitsbericht zur Vernehmlassung wie folgt:

«Auf der Glattallinie verkehren die S-Bahn-Züge im 15-Minuten-Takt, abwechselungsweise via Stettbach und via Wallisellen–Oerlikon.

Dank dem Zürichberg-Tunnel sinkt die Fahrzeit nach Zürich.

Soll die Gemeinde Volketswil (11 000 Einwohner; 3300 Wegpendler, 2800 Zupendler im Jahre 1980) von der Fahrzeitverkürzung in die Zürcher Innenstadt und von den Vorteilen einer Durchmesserlinie profitieren, und sind die bestehenden Zugsanschlüsse nach Wallisellen und Oerlikon aufrecht zu erhalten, so ist zwischen der Bahnstation Schwerzenbach und dem Wohngebiet der Gemeinde Volketswil tagsüber der 15-Minuten-Takt einzuführen (heute vorwiegend 30-Minuten-Takt).

Verbleibende Probleme:

Bei der Erschliessung des Industriegebietes Zimikon entsteht für die Fahrt vom Wohngebiet Volketswil zum Bahnhof Schwerzenbach ein relativ beträchtlicher Umweg.

Von der Haltestelle Huzlenstrasse aus kann der Bahnhof Schwerzenbach tagsüber nur in einem Umweg über Volketswil-Dorf erreicht werden.

Das Industriegebiet Zimikon mit seinen Einkaufszentren (Waro, Volkiland, Möbelzentrum des Handwerks) ist heute ungenügend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Der Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde Volketswil, das dicht überbaute Wohngebiet von Hegnau zwischen Zentralstrasse und Kindhauserstrasse, wird heute nur am Rand durch den Bus erschlossen.»



Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamts
für Landestopographie vom 27.10.1987

: Regionallinie

: Regionallinie mit
Feinerschliessungsaufgaben

: Basistakt

Fahrzeugbedarf für Basistakt:

- Schwerzenbach - Zimikon - Volketswil: 1
- Übrige Linien: siehe Variante "Regional"

Das Erschliessungskonzept

sah zwei Varianten vor. Variante Regional umfasste drei Buslinien zur Erschliessung des Wohngebietes von Volketswil und eine zusätzliche Linie ins Industriegebiet mit Fortsetzung nach der Station Nänikon-Greifensee. Die Grundidee bestand darin, zwischen dem Bahnhof Schwerzenbach und Sunnebüel-Zentrum eine direkte 15-Minuten-Verbindung herzustellen und hernach die Linien aufzuteilen. Im 30-Minuten-Takt wären die Busse dann über die Sunnebüelstrasse nach der Huzlenstrasse bzw. nach Volketswil Dorf gefahren. Man hätte also diese beiden Siedlungsschwerpunkte mit jedem zweiten Bus erreicht. Stündlich wären die Busse dann nach Effretikon und Uster weitergefahren.

Die Variante Kommunal hätte einen zusätzlichen Rundkurs Industrie-Volketswil-Dorf im 30-Minuten-Takt vorgesehen. Auch hier wäre der Bus abwechselungsweise direkt ins Zentrum Sunnebüel und ins Zentrum Dorf geführt worden (siehe Abbildung 1). Der Stellungnahme des Gemeinderates zu diesem Projekt ist zu entnehmen, dass er dem Grundsatz zustimme, von jedem Zug von und nach Zürich einen Anschluss herzustellen. Weniger Freude löste die vorgesehene Linie durch die Sunnebüelstrasse mit Endstation in der Huzlenstrasse aus. Der Gemeinderat fand diese Linie inbezug auf die Wohnqualität als sehr problematisch und konnte sich auch der Meinung nicht anschliessen, dass sie die Erschliessungsqualität fördere. Eine Verbindung mit Greifensee wurde als nicht notwendig bezeichnet. Wenig Begeisterung weckte auch die Kompliziertheit des vorgesehenen Systems, welche die Akzeptanz eher verschlechtert und für Ortsunkundige oder Gelegenheitsfahrer kaum durchschaubar gewesen wäre.

Modifikationen

Im Schlussbericht und Antrag an den Verkehrsverbund (ZVV) vom August 1988 trug die ZPG diesen Einwänden weitgehend Rechnung. Vor allem fiel die auf dem Papier bestechende, in der Praxis jedoch äusserst problematische Linie durch das Sunnebüel mit der Endstation Huzlenstrasse weg, die wohl als perfektionistischer Auswuchs bezeichnet werden darf. An ihre Stelle trat eine neue Führung der Chapf-Huzlenstrasse-Linie. Vorgeschlagen wird eine Umlegung dieser Verbindung via Sunnebüel-Zentrum-Eichholzstrasse mit Endstation beim Reservoir Chapf. Sie würde damit besser ausgelastet und die Linie Sunnebüel-Zentrum-Dorf entlasten. Die bestehende Haltestelle Chapf verschwände. Etwas problematisch ist der Standort der Endstation, der in verkehrstechnischer wie in baulicher Hinsicht Probleme aufwerfen dürfte. Im Wortlaut der Busstudie liest sich das überarbeitete Konzept wie folgt:



: Regionallinie

: Regionallinie mit
Feinerschliessungsaufgaben

: Basistakt

Fahrzeugbedarf für Basistakt:

- | | |
|---|-----|
| - Schwerzenbach - Zimikon - Volketswil: | 1 |
| - Schwerzenbach - Uster | : 1 |
| - Schwerzenbach - Effretikon | : 1 |
| - Schwerzenbach - Eichholzstrasse | : 1 |

«Das Konzept besteht im Basistakt aus vier Linien:

- Schwerzenbach SBB – Sunnebühl Zentrum – Volketswil Dorf – Gutenswil – Uster: 60-Minuten-Takt
(bestehende Linie, allerdings ohne Umweg über Zimikon)
- Schwerzenbach SBB – Sunnebühl Zentrum – Eichholzstrasse – Kindhausen – Effretikon SBB: 60-Minuten-Takt
(bestehende Linie, jedoch ohne Umwege über Zimikon und Volketswil Dorf)
- Schwerzenbach SBB – Sunnebühl Zentrum – Eichholzstrasse: 30-Minuten-Takt
(betrieblich neue Linie; zur Verdichtung der bestehenden)
- Schwerzenbach SBB – Industrie Zimikon
- Sunnebühl Zentrum – Volketswil Dorf: 60-Minuten-Takt
- Volketswil Dorf (direkt): 60-Minuten-Takt
(z.T. bestehende Linienabschnitte; betrieblich aber neue Linie)
Während den Pendlerflutstunden verkehrt zudem eine Linie Schwerzenbach SBB – Industrie Zimikon – Nänikon-Greifensee SBB – Greifensee – Uster.

Die Idee dieses Erschliessungskonzeptes ist, dass

- a) möglichst grosse Teile des Wohngebietes der Gemeinde Volketswil, insbesondere die dicht überbauten Gebiete von Hegnau, auf dem direkten Weg im 15-Minuten-Takt mit dem Bahnhof Schwerzenbach verbunden werden.
- b) das Industriegebiet Zimikon, vor allem auch die Einkaufszentren, mehr Fahrgelegenheiten zu den Bahnstationen erhalten.»

Wie geht es weiter?

Grundsätzlich stimmt der Gemeinderat diesen Vorschlägen zu. Allerdings ist er der Auffassung, dass sich die Kehrschleife bei der Eichstrasse nur mit Schwierigkeiten realisieren lässt. Begreiflicherweise sind auch die Anwohner von Wendemanövern bis um Mitternacht nicht begeistert. Der Gemeinderat hat daher nach einer besseren Lösung gesucht und diese auch gefunden. Er schlägt vor, die Linie bis zum Schwimmbad Waldacker zu verlängern. Damit würde das Schwimmbad und die Aussenwacht Kindhausen besser mit Volketswil verbunden, ohne dass zusätzliche Busse oder mehr Personal eingestellt werden müssten. Eine Kehrschleife beim Schwimmbad würde auch niemanden stören und wäre leicht zu realisieren. Es ist sehr zu hoffen, dass diese begrüßenswerte Lösung durchdringt. Das neue Buskonzept zeigt aber auch die Problematik des Verkehrsverbundes. Wir können nicht mehr allein über unseren Bus entscheiden und uns mit den Nachbarn ins Einvernehmen setzen. Das Sagen hat jetzt der Verkehrsverbund und man kann nur darauf vertrauen, dass unsere Stimme ernst genommen wird.

Zur Geschichte der Passübergänge in Graubünden und deren einstige Bedeutung

W. Fischer

Einer eigenartigen Fügung der Natur in grauer Vorzeit verdanken wir im Herzen Europas die Entstehung des mächtigen Gebirgsmassivs der Alpen. Dies hatte zur Folge, dass das uralte Kulturland Oberitalien auf drei Seiten durch einen wuchtigen Bergkranz abgeriegelt ist. Über vier Jahrhunderte gehörten ausgedehnte Gebiete im Norden der Alpen zum römischen Weltreich, und im Mittelalter war der Leitgedanke der Kaiser während sieben Jahrhunderten auf die Vereinigung von Deutschland und Italien gerichtet. Daran erinnert die lange wiederkehrende Formulierung «Heiliges römisches Reich deutscher Nation». Die über den Alpenkamm führenden Verkehrswege wiesen alle die Gemeinsamkeit auf, dem Mittelpunkt der Lombardei, der Stadt Mailand zuzustreben, der alten Metropole des klimatisch bevorzugten Oberitalien.

Die beiden mächtigen Wälle der Schweizeralpen trennen seit je Rhonetal, Urseren und das Vorderrheintal. Zusammen bilden sie eine Furche von über 200 km. Diese blieben während vielen Jahrhunderten zwischen den Diablerets und dem Calanda jedoch ohne gut begehbaren Übergang. Erst die um 1200 durch technische Hilfsmittel (stiebender Steg in der Schöllenen-schlucht durch den Schmied von Göschenen) erzwungene Öffnung des Engpasses ermöglichte einen direkten Durchgang von Norden nach Süden.

Die Bündner Pässe in vorgeschichtlicher und römischer Zeit

Die römischen Heerführer hatten eine ausgesprochene Scheu, in die nördlichen Bergtäler einzudringen. Das Gebirge mit seinen gefährlichen Saumpfaden, den düsteren Nebeln, fürchterlichen Stürmen und einer fremden, urwüchsigen Bevölkerung, erregte ein Grauen und Schrecken. So wird es verständlich, dass zur gleichen Zeit, als römische Legionen bereits seit 44 vor Christus jenseits des Aermelkanals in Britannien und noch früher, 66 vor Christus, ganz Vorderasien beherrschten, die viel näher liegende, aber weniger entwickelte Voralpenzone und besonders das Bergland Rätien noch nicht in Angriff genommen worden war.

Trotzdem hat es in vorrömischer Zeit keineswegs an Alpenübergängen gefehlt. Das beweisen Reiseberichte des griechischen Geschichtsschreibers Polybios, 201–121 vor Christus. Er nennt neben verschiedenen Passübergängen ins Rhonetal einen Weg nach Rätien. Auch erbringen zahlreiche Bodenfunde aus vorrömischer Zeit in Graubünden den Nachweis, dass verschiedene dortige Pässe schon sehr früh in der Bronzezeit begangen wurden.

Durch lange Zeit führten die rätischen Volksstämme ein abgeschlossenes, aber gefürchtetes Dasein. Römer und Griechen berichten übereinstimmend vom schrecklichen und grausamen Charakter der Räter. Erst Kaiser Augustus fand den Mut, die schwierige Aufgabe der militärischen und zivi-

lisatorischen Besetzung Rätians anzupacken. Es ging ihm darum, die Abwehrfront gegen die vordringenden Germanen in Richtung Donau hinauszuverlegen. Voraussetzung hierfür waren aber Eroberung und Sicherung des dazwischen liegenden Bündner Berglandes. Im Sommer des Jahres 15 vor Christus liess Augustus die Heere seiner beiden Stiefsöhne Drusus und Tiberius in einer mächtigen Zangenbewegung gegen Süddeutschland vorgehen. Auf dem Siegesdenkmal von La Turbie an der Riviera «La trophée d'Auguste» ist die Reihenfolge der Volksstämme aufgezeichnet, zur Erinnerung an die erfolgreiche Unterwerfung der widerspenstigen Alpenstämme. Während Drusus durch das Etschtal über den Brenner und das Tirol gegen Bayern vordrang dürfte Tiberius direkt über die Bündner Pässe Julier und Splügen gegen den Bodensee vorgestossen sein, worauf die Einrichtung der römischen Verwaltung erfolgte.

Damit ergab sich rasch die Notwendigkeit, die bereits bestehenden Saumpfade so auszubauen, dass jederzeit Verstärkungen aus der Lombardei an die Donaufront verlegt werden konnten. Hierfür kamen neben dem Brenner und dem Grossen St. Bernhard auch die Bündnerübergänge in Frage. Der bedeutende griechische Geograph Strabo überliefert uns die Meldung, Augustus habe gleichzeitig mit der Ausrottung der rätischen «Räuber» eine Verbesserung der Passwege soweit möglich vorgenommen. Die Natur lasse sich aber nicht überall besiegen, Felsen und steile Bergwände drohten über den Wegen oder fielen unter ihnen jäh ab. Zudem seien sie stellenweise so schmal, dass sie Fussgängern und berg-ungewohnten Saumtieren Schwindel verursache.

Dabei dürften aber nur die langen Zufahrtswege zu eigentlichen Militärstrassen mit einem Steinpflaster ausgebaut worden sein, während in höheren Lagen weiterhin Saumwege dienten. Das könnte der Grund sein, dass die Bündner Pässe keine Meilensteine erhielten, dies ganz im Gegensatz zum Grossen St. Bernhard, zur Via Claudia über die Reschenscheideck oder zum Brenner. In seinen Kunstdenkmälern des Kantons Graubünden vermittelt Erwin Poeschel fundierte Angaben zur Ur- und Frühgeschichte. Nachstehend gekürzt die wichtigsten Angaben.

Aus der Frühzeit der verschiedenen Alpenübergänge in Rätien

Die Wege über den Julier (2287 m), Bernina (2329 m), Maloja (1817 m) und Septimer (2311 m)

Bivio heisst das oberste Dorf im Oberhalbstein. Der Name, lateinisch Bivium, weist eindeutig auf die Gabelung zweier Wege. Also bestanden die beiden Passwege über den Julier und den Septimer bereits vor der Entstehung des Dorfnamens Bivio, woraus sich ein sehr hohes Alter ergibt. Die Benützung des Julier durch die Römer beweist auch ein Passheiligtum mit einer Götterstatue. Davon ist heute beidseits der modernen Passstrasse

nur noch je ein Fragment einer Säule vorhanden. Daneben fand man 200 Kupfermünzen aus der Zeit von Augustus bis Valens im Jahr 378. Ein um 260 nach Christus entstandener Auszug aus einer römischen Strassenkarte des Kaisers Antonius Caracalla, 211–217, erwähnt zwischen Bregenz und Mailand die Rast-orte Chur, Tinzen, Murus, die Talsperre im Bergell, Samolaco und Como. Die Begehung des Septimer durch die Römer ist auch bewiesen. Einer archäologischen Untersuchung von Hans Conrad von 1937 verdanken wir wertvolle Erkenntnisse. Diese ergab zwischen dem ehemaligen Hospiz und der St. Peterskapelle eine ausgedehnte römische Kulturschicht. Die römischen Gebäude dürften beim Bau des mittelalterlichen Hospizes und der Kapelle abgerissen worden sein. Der von Bivio nach Casaccia direkt ins Bergell führende Septimerweg benötigt volle drei Stunden, also 57% weniger Zeit als der Julierweg. Aber der steile Abstieg vom Septimer ins Bergell war derart lawinengefährdet, dass viele während des Winters den weniger exponierten Umweg über den Julier wählten.

Der Weg über den Splügen (2117 m)

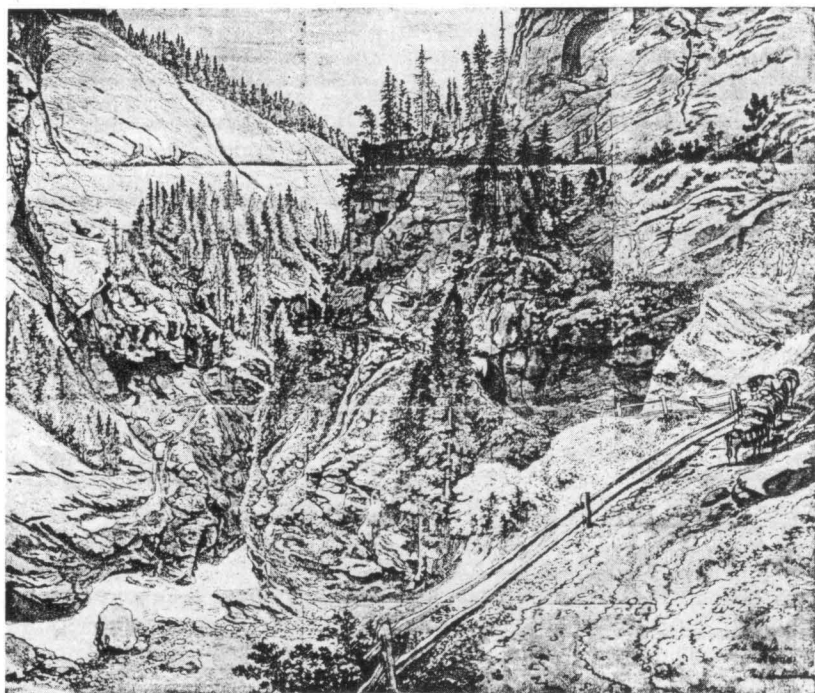
Dieser bildete ohne Zweifel die direkte Verbindung zwischen Nord und Süd. Doch war er wegen der steilen und lawinengefährdeten Südseite später begehbar. Die Route ist mehrfach belegt, am ausführlichsten in der Peutingerschen Wandkarte: Chur, Lapidaria (Schams), Cunnauren (Splüngenpass), Tarvessedo, Chiavenna und Como. Lange Zeit war die Wegführung vom Heinzenberg zum Schams umstritten bis Christoph Simonett anhand römischer Münzfunde nachweisen konnte, dass schon zur Römerzeit ein Weg durch die Viamalaschlucht geführt hat. Auch die Benützung der Roflaschlucht von Zillis bis Thusis ist für diese Zeit bewiesen.

Der Weg über den San Bernardino (2063 m)

Dieser alte Passübergang vom Rheinwald ins Misox führte bis zum Bau der St. Bernhardinkapelle den Namen Vogelberg. Nirgends drang die Prähistorische Zivilisation so tief in die Alpen ein wie im Misox. Archäologischen Grabungen in Castaneda und Mesocco sowie vielen Einzelfunden verdanken wir ein reichhaltiges Material der keltischen Lepontier aus der jüngeren Eisenzeit ab 500 vor Christus. Funde aus der Bronzezeit weisen darauf hin, dass die Wegvariante von Hinterrhein über den Valserberg (2507 m) nach Illanz – Chur schon in jener frühen Epoche begangen wurde.

Die Wege über den Flüela (2389 m) und den Ofen (2155 m)

In den letzten Jahrzehnten ergaben sich auch für diese Übergänge Beweise, vereinzelt bis ins zweite vorchristliche Jahrtausend. Es sind Funde aus der Gemeinde Schiers, dem Davosersee, von der Flüelapasshöhe und oberhalb Süs. Die waldreiche Wasserscheide am Ofenpass war schon immer der leichteste Übergang vom Etschtal ins Tal des Inn.



Der Weg über den Lukmanier (1919 m)

Die Benützung dieses verhältnismässig niedrigen Alpenüberganges ist erst für die spätrömische Periode nachgewiesen. Es sind auf beiden Passeiten entdeckte Grossfunde von Münzen, so 1852 in Malvaglia, einer Hauptstation der Lukmanierroute. Weitere ähnliche Funde im Rheintal und in Liechtenstein weisen darauf hin, dass in den Jahren 285–288 eine grosse Invasion von Alemannen erfolgt sein muss, welche die Bevölkerung veranlasste, ihre Geldschätze zu vergraben.

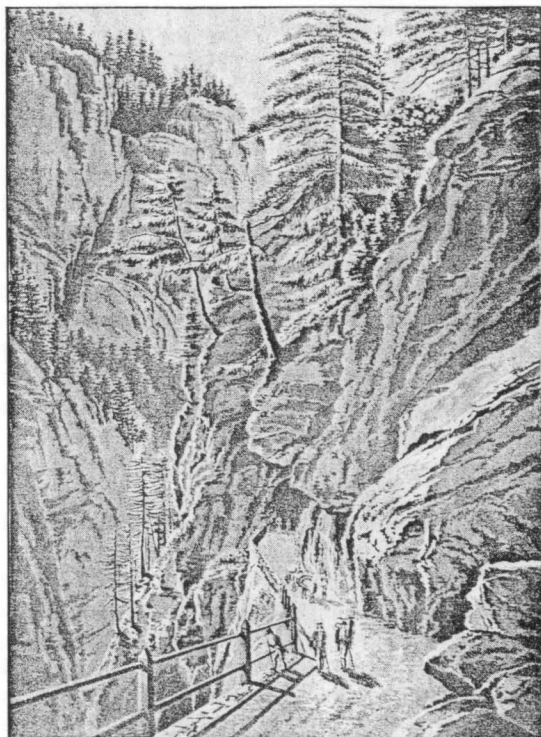
Der Weg über den Oberalp (2052 m)

In der Zeit zwischen den Kaisern Augustus und Claudius, 54 nach Christus, gehörten das Wallis und Rätien zur gleichen Verwaltungseinheit. Furka und Oberalp waren die einzige Verkehrsverbindung zwischen diesen entlegenen Gebieten. Als Unterkunft auf der langen Strecke kam jenes Hospiz (hospitale) in Frage, welches später der Siedlung Hospental den Namen gab.

Links und rechts:
 Älteste Darstellung des
 Weges durch die Viamala,
 1655, gezeichnet vom
 Holländer Jan Hackaert.
 Zeigt die eigentliche Schlucht
 mit Blick nach Norden.
 Vorne eine Halbgalerie,
 dahinter scharf ansteigend
 eine hölzerne Stufenrampe. –
 Das zweite Bild mit Blick in
 die schaurige Tiefe.



Das 'Verlorene Loch' in der
 Viamala, 1825, von Johann
 Jakob Meyer. Hier erfolgte
 beim Bau der Handelsstrasse
 ein Tunneldurchbruch. In
 diese düstere Wildnis fällt
 nur kurze Zeit über die Mit-
 tagszeit Licht und Sonne.



Die Anschlussroute Vindonissa – Zürich – Chur

Verschiedene Anzeichen deuten darauf hin, dass zwischen dem Legionslager Vindonissa über Turicum eine Verkehrsverbindung nach Rätien bestand. Zürich hatte an seiner ersten Brücke über die Limmat bei der Schipfe (Schifflänge) ein Zollamt errichtet. Dieses erhob für die nach Rätien exportierten Waren den 40. Teil ihres Wertes.

Der Handelsverkehr über die Bündner Pässe

Seit uralten Zeiten müssen diese entsprechend der Herkunft der zutage geförderten Gegenstände als Handelsverbindungen gedient haben. Die Räter selber dürften sich mit einem bescheidenen Warenaustausch begnügt haben. Sie lieferten nach Süden Käse, Honig, Bienenwachs sowie Felle und führten dagegen Korn und Wein heim. Durch den Ausbau der Alpenübergänge unter Kaiser Augustus vermehrten sich diese Beziehungen. Er hatte Postverbindungen eingeführt, doch diente diese Reichspost nicht als öffentliches Verkehrsmittel. Sie stand nur den Verbindungsleuten des Kaisers in den Provinzen zur Verfügung.

Das stark verbesserte Wegnetz brachte auch den römischen Kaufleuten Vorteile. Allerdings kamen wegen den starken Höhenunterschieden keine Massengüter in Frage. Dafür wirkte das römische Heer selber durch seinen Bedarf an Nahrung, Kleidung und Hausrat wirtschaftlich sehr anregend. Die römischen Truppen und Ansiedler in den germanischen Garnisonsstädten waren bereits an eine gehobene Lebensführung gewöhnt. Ausgegrabene Amphoren erzählen davon, wie Weine aus Sorrent und Messina, Küchengewürze und Südfrüchte wie Oliven aus weiter Ferne, bezogen wurden. Als sich auch die Zivilbevölkerung solchen Spezialitäten zuwandte, nahm der Handel einen weiteren Aufschwung. Dies führte zur Gründung einer Körperschaft von Kaufleuten. Deren Mitglieder handelten von Mailand aus über die Westalpen nach Lyon, über den Grossen St. Bernhard nach Aventicum, der Hauptstadt der Helvetier, aber auch über die Bündner Pässe bis an den Bodensee.

Nach dem Abzug der Römer – Das Früh- und Hochmittelalter

Seit dem Beginn des 5. Jahrhunderts bewirkten die immer ungestümer angreifenden Alemannen den Untergang des römischen Weltreiches. Der römische Feldherr und Kanzler Stilicho rief fast alle Truppen von der Donau bis zu den Alpen zurück, zum Schutz gegen das in Italien unter Führung Alarichs eingefallene Westgotenheer. Damit gingen wichtige, der während 400 Jahren mit dem römischen Weltreich verbundene Vorteile, wie glei-

ches Recht für alle, gleiches Mass und Gewicht und gleiche Münzen, verloren. Andere Einrichtungen wie die römische Sprache, das Christentum und die Verkehrseinrichtungen im rätischen Bergland, vermochten sich zu halten.

Es ist bezeichnend für das frühmittelalterliche Verkehrswesen, dass es weitgehend auf das römische Strassensystem angewiesen war. Der Mensch war nicht nur naturalwirtschaftlich gebunden, sondern mangels technischer Schulung nicht länger in der Lage, neue Verkehrsaufgaben zu übernehmen. So musste er sich mit der Instandhaltung der bisherigen Wege begnügen. Diese Entwicklung, verbunden mit einem ausgeprägten Benützerrückgang, war gerade in Churrätien ausgeprägt, jenem Teil der alten, grossen römischen Provinz Rätien, der das heutige Bündnerland umfasst.

Unter der Herrschaft der Ostgoten und Franken

Am Ende des 5. Jahrhunderts gelangte Churrätien mit ganz Italien an die Ostgoten. Der in Ravenna residierende König, Theoderich der Grosse, 488–526, behandelte Rätien als wichtiges Bollwerk gegen Norden. So hielt er auch an den römischen Staatseinrichtungen über die Bündner Pässe, wie der Reichspost fest.

Selbst als sich die Ostgoten nach 536 vor den Franken aus Rätien nach Oberitalien zurückziehen mussten, belassen die merowingischen Herrscher dem Alpenland Rätien das römische Herkommen. Theudebert I., 534–548, einer der fähigsten Merowinger Herrscher, gewährte Churrätien sogar seine politische Selbständigkeit. Die friedliche Benützung der Bündner Pässe mit ihrer grossen strategischen Bedeutung, verschaffte ihm den ungehinderten Zutritt in die oberitalienische Ebene. So bildeten seit dem Anfang des 7. Jahrhunderts die Alpenkämme Gotthard, Rheinwaldhorn, Berninamassiv und Stilfserjoch die bleibende Grenzscheide zwischen Nord und Süd. Immerhin weisen die zahlreichen, dem fränkischen Nationalheiligen St. Martin geweihten Kirchen in Chur, Zillis, Ilanz, Obersaxen, Brigels, Truns, Disentis und Platta darauf hin, dass die Franken aus militärischen Gründen die Missionierung, der am leicht begehbaren Lukmanier und St. Bernardinoweg gelegenen Täler, stark förderten. Das hatte zur Folge, dass sich der Bischof von Chur samt dem MisoX aus dem Verband der Kirchenprovinz Mailand zu lösen begann und sich der fränkischen Reichskirche anschloss.

Der Churer Bischof Tello gab dem um 750 gegründeten Benediktinerkloster Disentis ausgedehnten Besitz. Er trug damit zur Erschliessung des Tavetsch gegen den Oberalppass und Urseren bei. So wurde eine wertvolle Verkehrsverbindung nach dem Süden als günstigster Alpenübergang für die Heereszüge der deutschen Könige und Kaiser vorbereitet.

Unter der Herrschaft der Karolinger – Wallfahrten nach Rom

Nach dem Tode von Bischof Remedius von Chur ergriff Karl der Grosse, nunmehr Kaiser von Westrom die Gelegenheit, auch in Rätien die karolingische Grafschaftsverfassung einzuführen, womit die bisherige weltliche Macht des Bischofs an einen auswärtigen Grafen gelangte. Zudem wurde das Reichsgut vom geistlichen Besitz des Bischofs ausgeschieden. Der Glarner Historiker Aegidius Tschudi überlieferte teilweise das Verzeichnis des Reichsgutes um die Mitte des 9. Jahrhunderts, das für die Bündner Verkehrsgeschichte von grosser Bedeutung ist. Darin sind erwähnt

An der Route Zürich – Walensee – Chur:

Ein Drittel der Hafeneinnahmen in Weesen, die dem Reichskloster Pfäfers gehören; zehn Schiffe auf dem Walensee, die von freien Leuten zu stellen waren; der Durchgangszoll in Walenstadt von jedem durchgehenden Wagen; der Marktzoll in Walenstadt für jeden Hörigen und jedes Pferd; der Zins von der Rheinfähre in Maienfeld zum Anschluss an die Route Bodensee – Chur.

An der Route Bodensee – Chur:

Zinsen von den Herbergen in Schaan und Chur; der Zins von der Fähre zu Schaan als Verbindungsstück zwischen dem links- und rechtsufrigen Rheintalweg.

An der Route Chur – Lenzerheide – Julier – Maloja:

Zinsen von zwei Herbergen in Lantsch/Lenz und einer in Marmorera/Marmels; Zinsen von Heuspeichern in Bivio und Sils im Engadin; Zins vom Zoll an der Porta Bergallica in Castelmur.

An der Route durch das Engadin:

Zinsen von den Herbergen in Zuoz und Ardez.

Dieses Urbar führt zwar nur die zweckgebundenen Königsstrassen und Einkünfte auf, vermittelt aber doch einen Überblick über die wichtigsten Verkehrspunkte dieser Strassen. Daneben blieben aber die andern Wege über den Splügen, San Bernardino, Valserberg, Lukmanier und Oberalp, wenn auch von zweit- und drittrangiger Bedeutung.

In diesem Zusammenhang ist es interessant, zu wissen: Im frühen Mittelalter waren der obere Walensee und das Sarganserland noch von Rättern bewohnt. Darauf gehen die heutigen Ortsnamen Quarten, Quinten und Unterterzen zurück, ebenso Walenstadt, was Stadt der Welschen bedeutet. Schliesslich sind die ältesten Flurnamen von Grabs in romanischer Sprache; der Ort hiess damals Quadravedes.

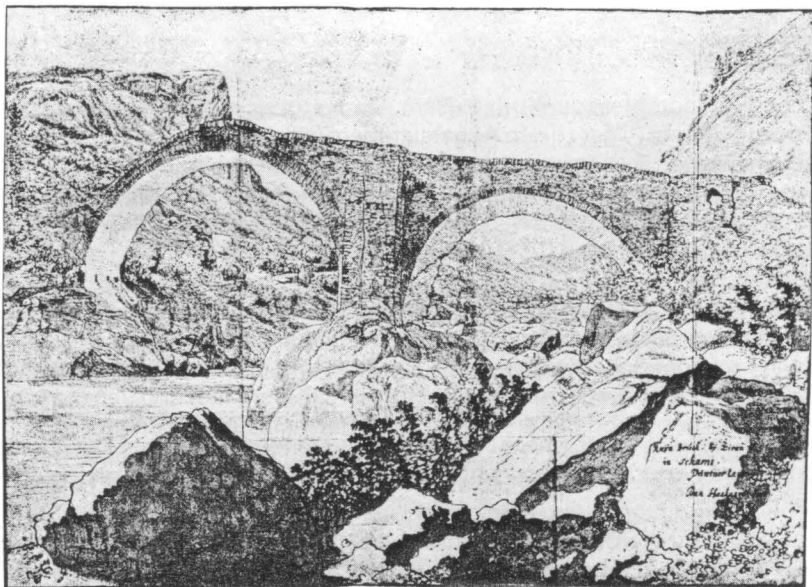
Zu Beginn des 10. Jahrhunderts hatte sich eine weitere Kategorie von Passbenützern eingestellt. Nachdem sich das deutsche Reich dem Papsttum unterworfen hatte, erfolgte eine ununterbrochene Wallfahrt von kirchli-

chen Würdenträgern zur Kurie in Rom. Dazu ergoss sich ein zunehmender Strom frommer Pilger zu den Apostelgräbern in der ewigen Stadt. Für diese regelmässigen Passanten wurden Hospize geschaffen. Nicht von ungefähr war das älteste Hospiz auf dem Septimerpass dem Apostel Petrus geweiht. Die Mönche, denen die Verwaltung oblag, waren zu werktätiger Liebe verpflichtet, allen Reisenden, Armen und Reichen, Aufnahme zu gewähren.

Von wachsender Bedeutung erwiesen sich die Bündner Pässe für die zunehmenden politisch-militärischen Beziehungen zwischen Nord und Süd. Zwar hatte der Schöpfer des mittelalterlichen Weltreichs, Karl der Grosse, für seine Alpentraversionen den Grossen St. Bernhard und den Brenner benützt. Aber schon der erste Plan einer Reichsteilung im Jahre 806 sah vor, dass jeder der drei Söhne über einen eigenen Verkehrsweg nach Italien verfügte. Während dem westlichen Frankenreich die heutigen französischen Pässe, dem mittleren Reich der Übergang über den Grossen St. Bernhard dienten, werden für das östliche Reich die Pässe über die Ostalpen und die Bündner Pässe aufgeführt. Diese regionale Aufspaltung nahm im Vertrag von Verdun 843 praktische Gestalt an, womit Churrätien unter die deutschen Karolinger gelangte.

Unter der Herrschaft der sächsischen Ottonen und der Hohenstauffer

Bereits 919 wurde die untergehende Dynastie der Karolinger durch Fürsten aus dem sächsischen Hause abgelöst. Unter ihnen ragt Otto I., der Grosse, hervor. Nach seiner Krönung zum König von Italien bildete die Schaffung eines römisch-deutschen Weltreichs samt der Herrschaft über die Stadt Rom, dem historischen und kirchlichen Mittelpunkt das Leitmotiv dieses Kaisers. Damit kam ausser dem Hauptpass, dem Brenner, auch den Bündner Pässen vermehrte Bedeutung zu. Um sich den freien Durchzug durch die schwierigen und von Sarazenen heimgesuchten Berggebiete zu sichern, galt es, ihre Zufahrtswege in treuer Hand zu wissen. Die deutschen Könige und Kaiser besaßen eben nicht mehr die Machtfülle der römischen Kaiser. Wohl erliessen sie verschiedene Verordnungen für die Instandhaltung von Wegen und Brücken. Aber ihnen fehlte vor allem die materielle Grundlage, um die Geschlossenheit des deutschen Reiches durch eigene verkehrsfördernde Hilfsmittel zu unterstreichen. In Wirklichkeit war das Schicksal der einzelnen Verkehrswege den lokalen Mächten zugefallen. Mit Vorliebe anvertrauten die ottonischen Herrscher den Schutz der Alpenpässe nicht mehr weltlichen, sondern kirchlichen Territorialfürsten, denn bei ihnen bestand keine Erblichkeit des Amtes. Ja, der König konnte sogar bei jeder Neuwahl seinen Einfluss geltend machen. So gelangte der Brenner unter die Herrschaft der Bischöfe von Brixen, die Bündner Pässe unter diejenige der Bischöfe von Chur.



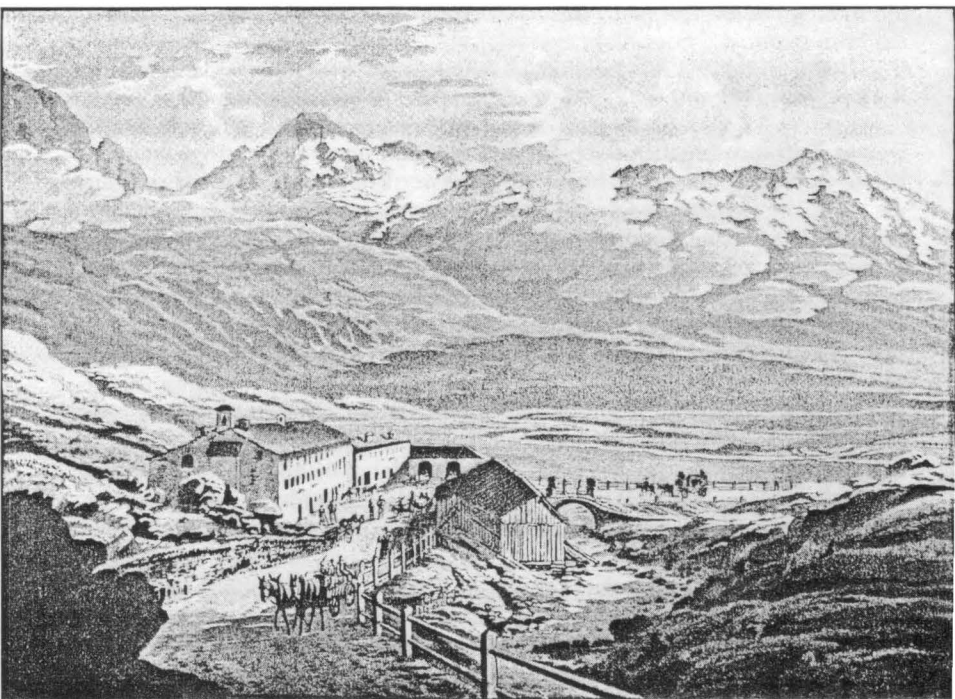
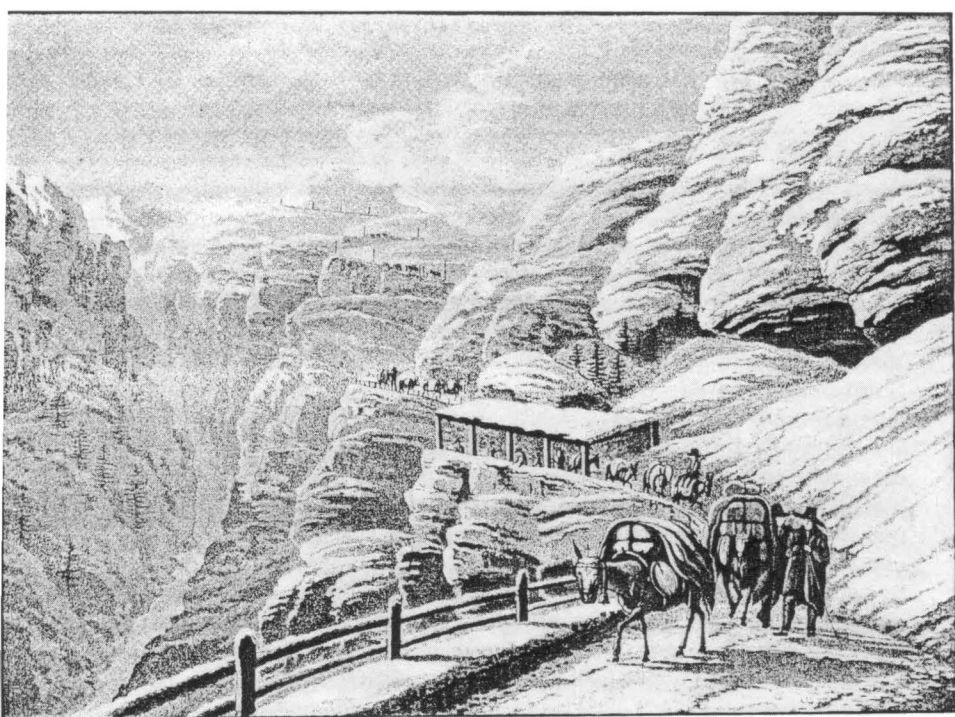
Oben: Die Brücke von Rania über den Hinterrhein; Frontansicht mit Doppelbogen, kühne Form.

Rechte Seite oben: Der Weg durch den Cardinell, 1825. Diese lawinengefährdete Strecke, südlich der Splügenpasshöhe wurde 1643 eröffnet und 1709 mit Schutzdächern und Abschränkungen versehen. Vorn das Leitpferd mit Glocke, gefolgt von 7 bis 8 Saumrossen in regelmässigen Abständen. Die Signalstangen markieren den Winterweg.

Rechte Seite unten: Das Passwirthshaus am Splügen, 1825. In dieser Weltabgeschiedenheit hüteten einst die Bergamasker Hirten riesige Schafherden. Bei Anzug von Sturm- und Schneewetter wurde die Glocke des Dachreiters geläutet. Das Hospiz zusammen mit den Stallungen bildete ein fast ganz eingefriedetes Geviert.

Gerade König Otto I. zeigte sich gegenüber dem 951 von ihm eingesetzten Bischof Hartbert freigebig. Hatte Karl der Grosse 806 den Bischof von Chur aller weltlichen Befugnisse enthoben, so amtete 150 Jahre später der Bischof in einem massgebenden Teil des Landes wieder als Inhaber der landesherrlichen Hoheitsrechte.

Obwohl von Otto I. bis Mitte des 13. Jahrhunderts rund 80 Römerzüge von deutschen Königen und Kaisern nachweisbar sind, so ist es nicht verwunderlich, dass die Bündner Pässe mit acht Benützungen erst weit hinter dem Brenner kommen. Dies, weil der Weg nach Como über einen See führte, und sich daher nicht für den Transport grösserer Heeresabteilungen und vor allem von Pferden eignete. Am ehesten kam neben dem San Bernardino der Lukmanier in Frage. Dies ist auch für die drei Römerzüge von Kaiser Friedrich Barbarossa aus dem Geschlecht der Hohenstauffer der Fall. Die Reichsabtei Disentis empfing bereits 1164 den damals noch stolzen König auf dem Heimweg von Italien, und 1186 sahen die Klosterbrüder nochmals den alternden Fürsten in ihren Räumen.



Ausbau von Viamala und Splügen – Kreuzzüge und Belebung des Handels

Nach Verbesserungen in der Schlucht verpflichtete sich 1219 die Landschaft Schams unter Konrad von Rialt gegenüber Chiavenna und den umliegenden Gemeinden, für Kaufleute aus dem Süden über ihr Gebiet in der Viamala bis zum Dorf Splügen, für sicheres Geleite. Andererseits liess die Stadt Chiavenna den Splügenweg auf 1,8m verbreitern, der somit von einem zweirädrigen Wagen befahren werden konnte.

Die nachhaltigste Förderung des Handels über die Bündner Pässe bewirkte die mächtige Bewegung der Kreuzzüge vom Ende des 11. bis ins 13. Jahrhundert. Damit öffnete sich der Gesichtskreis des Abendlandes weit gegen das Morgenland. Deren Hauptnutznieesser, Genua, Pisa und Venedig, übernahmen den unmittelbaren Verkehr mit den Handelsplätzen der Levante, bauten die fruchtbaren Gebiete in Syrien und am Schwarzen Meer zu eigentlichen Kolonien aus, und führten die dortigen Produkte auch nach Norden über die Alpen aus. Aber auch auf der Alpennordseite zeigten sich wertvolle Ansätze für eine Verkehrszunahme. Seit dem 12. Jahrhundert ist im Bodenseegebiet und in Schwaben eine Leinwandindustrie im Entstehen, sodass die deutschen Kaufleute in ganz Oberitalien auftauchen.

Im Hochmittelalter: neue Pässe: Segnes (2625 m), Panixer (2047 m), Kisten (2500 m)

Dieser Zeitraum brachte auch für Graubünden einen starken wirtschaftlichen Aufschwung, wobei obige Verkehrswege hervortreten. Diese waren als nördlichste Bündner Pässe darum von so grosser Bedeutung, weil sie direkte Verkehrsverbindungen zwischen dem Glarnerland, dem Gaster, Uznach, dem Zürcher Oberland mit dem Glattal, Zürich und Winterthur mit dem Vorderrheintal, und dem Süden ermöglichten. Der Segnes führte von Elm nach Flims, Laax und Ilanz, wo sich der Weg über Vals und den Valserberg ins Rheinwald anschloss. Der Panixer, die Vorstufe zum Lukmanier, trug bei seinem ersten urkundlichen Auftreten 1307 noch die romanische Benennung «Wepchen», später «Wepfen». Der Kistenpass stellte die Verbindung zwischen Linthal und Brigels her. Dieser Saumweg dürfte am ehesten in Betracht kommen, als das Land Glarus im Jahre 1343 dem Abt von Disentis freien Durchzug mit Pferden durch ihr Land gewährte. Denn von den drei Pässen verfügte nur der Kistenpass über eine direkte, territoriale Verbindung mit dem Gebiet der Abtei Disentis.

Alle drei Passübergänge aber mögen in Frage gestanden haben, als der Graue oder Obere Bund mit den drei Herrschaften des Abtes von Disentis, der Grafen von Sax-Misox und der Freiherren von Rhäzüns 1400 dem Ammann und den Talleuten von Glarus freien Handel und Wandel durch ihre

Täler zusicherte. Die Urkunde wurde aber auch von den Talleuten des Rheinwalds mitbesiegelt.

Der Oberalppass (2052 m) diente nach Hans Kreis weniger dem Handelsverkehr als den wiederholten Walserwanderungen. Die überschüssige Walliser Bevölkerung fand in den weniger besiedelten Bündner Tälern, im Sarganserland und im Vorarlberg neuen Siedlungsraum.

Der Lukmanierpass (1917 m) wurde lange in seiner verkehrsgeschichtlichen Bedeutung unterschätzt. Wichtige Hinweise bilden hier die vier Hospize, während am stärker begangenen Septimerweg nur deren zwei bestanden. Nach der Eröffnung der Schöllenen Schlucht ist am Lukmanier ein Rückgang der Frequenzen festzustellen.

Der San Bernardinopass (2063 m) diente durch das ganze Mittelalter als Verbindung zwischen dem Bündnerland und dem Talbecken von Bellinzona. Er erhielt 1451 den heutigen Namen, als Graf Heinrich von Sax und die Bewohner des Misoix eine Kapelle zu Ehren des im Jahr zuvor heilig gesprochenen Bernardino von Siena erbauten. Mit dem Aufkommen des Gallusmarktes von Roveredo nahm die Bedeutung dieses Passes zu, sodass die Gemeinde Mesocco 1467 beschloss, auf der Passhöhe ein Hospiz zu bauen. Wegen Finanzschwierigkeiten musste Graf Georg von Werdenberg-Sargans 1493 die Talschaft Rheinwald und Safien samt dem Zoll zu Splügen den Grafen Trivulzio von Mailand abtreten. Hier verweisen wir auf die Feststellung des Bündner Staatsarchivars Rudolf Jenny, wonach rund die Hälfte aller Burgen und Schlösser Graubündens an der San Bernardino- bzw. Splügenroute gelegen waren. Offenbar hat der Verkehrsweg bestimmend die Anlage und den Bau von Burgen ausgelöst.

Der Septimerpass (2311 m) – Konkurrenz durch den Gotthard ruft nach Ausbau

Die Wiederbelebung des Verkehrs zwischen Nord und Süd als Folge der Kreuzzüge, kam vor allem dem Septimer zugute. Wegen der Vorliebe der deutschen Kaufleute für diesen, wurde er oft als schwäbischer Pass bezeichnet. Seine Monopolstellung erfuhr jedoch wiederholt Einbussen. Die einschneidendste hatte die Eröffnung der neuen Gotthardroute um 1200 verursacht. Angesichts dieser wachsenden Konkurrenz widmeten der Churer Bischof und andere Feudalherren in Rätien ihren Passstrassen eine besondere Aufmerksamkeit. Als sich auch die Zürcher dem Gotthard zuzuwenden begannen, begnügte sich Bischof Berthold von Chur 1291 nicht nur mit der Zusicherung von Geleit und Schutz, sondern gewährte denselben eine besondere Gunst. Fortan hatten sie in Chur nur den halben Transit-zoll zu entrichten.

Allmählich hatte sich der Zustand des Septimerweges derart verschlechtert, dass die mächtigen Lehensmänner der Vaz und später der Werden-

berg-Sargans eine neue Route zu eröffnen suchten, nämlich durch die eigenen Gebiete der letztgenannten, das rechtsrheinische Domleschg, das Schams und das Rheinwald über den Splügen. Als aber die Mailänder Kaufleute 1386 wegen des Sempacherkrieges neue Ausweichmöglichkeiten über den Lukmanier prüften, konnte nur ein mutiger Entschluss für einen Ausbau des Septimer die Situation retten. Als auch Bischof Johann von Chur Entgegenkommen zeigte, und dem Erbauer Jakob von Castelmur die Erhebung eines Weggeldes zur Deckung der Baukosten bewilligte, war das Projekt gesichert. So erhielt nach 1387 die Bergstrecke von Tinzen bis Plurs ein massives Steinpflaster, das Wagen mit grossen Lasten benutzen konnten. Dies war der erste fahrbare Alpenübergang im Bündnerland.

Die Gemeinde Bivio wurde 1390 samt den Nachbarorten um 10 Gulden von der Bezahlung des Weggeldes befreit. Sie hatten sich verpflichtet, aus jedem Haus einen Mann zu stellen, um zweimal im Jahr den Weg instandzuhalten. Doch erwies sich die Benützung des Septimerweges zusehends als kostspielig, wurden doch an allen Porten neben den Sustgebühren und Fuhrlöhnen auch Fürleite-Weggelder erhoben.

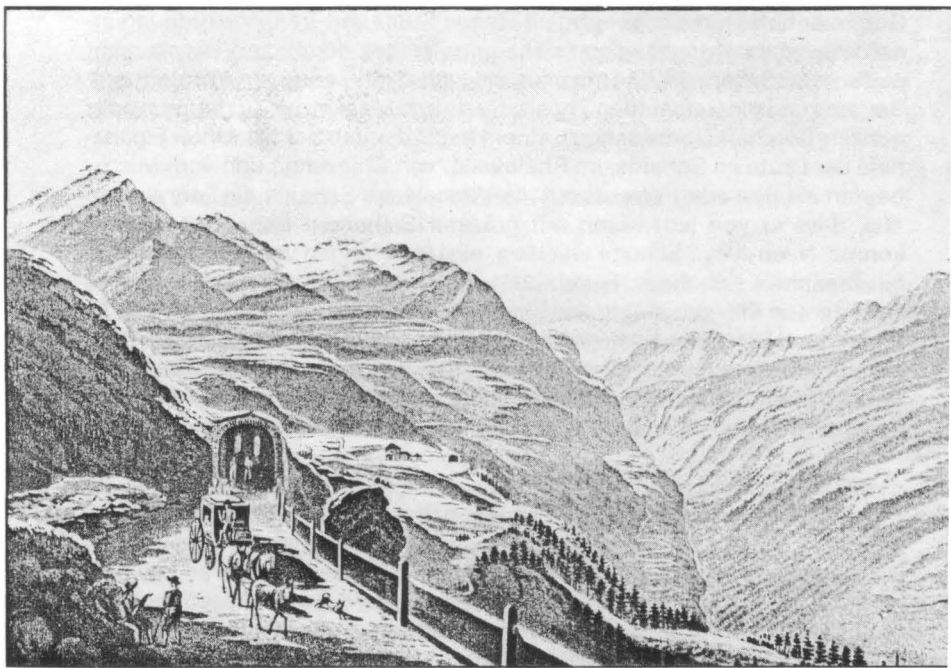
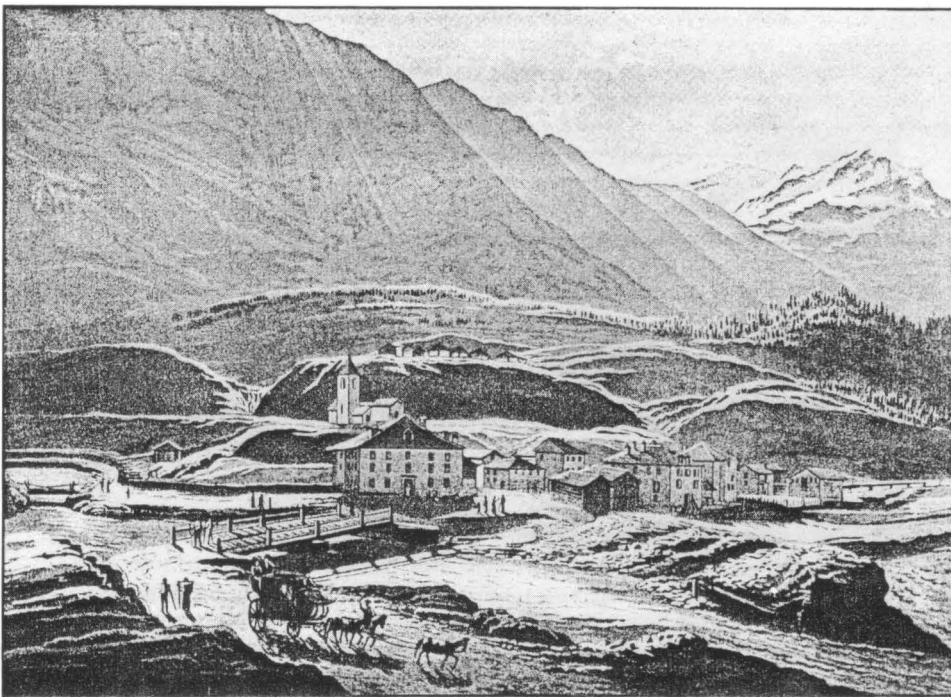
Der Splügenpass (2117 m) – Grosszügiger Ausbau in der Viamalaschlucht

Dieser Weg war seit der Römerzeit immer aktuell gewesen. Ab der Mitte des 14. Jahrhunderts zeigten sich eindeutige Bestrebungen des Grafenhauses Werdenberg-Sargans, den Handelsverkehr vom Hauptpass, dem Septimer, durch ihr eigenes Gebiet über den Splügen umzuleiten. Trotz eines Machtspruchs von Kaiser Karl IV. muss sich ein regelmässiger Transitverkehr entwickelt haben, denn 1396 trug der im Rheinwald erhobene Zoll bereits soviel ein, dass damit jährlich 12 Pfund für die Stiftung eines zweiten Altars in der Kirche Sargans verwendet werden konnten.

Die 1420er Jahre brachten eine Verbesserung des Zufahrtsweges zur Viamala, als der Churer Dompropst Graf Rudolf von Werdenberg-Sargans bei der Mündung des Rongellertobels eine Brücke über den Rhein bauen liess. Damit konnten die Säumer vor Ortenstein im Domleschg über Sils an Hohenrätien vorbei direkt zur berühmten Schlucht gelangen. Unterdessen hatte sich das Dorf Splügen zu einem wirtschaftlichen Mittelpunkt der Landschaft Rheinwald entwickelt, seit 1443 mit einem wöchentlichen Markt und einem Jahrmarkt. In der Folge wandten sich immer mehr deutsche

Bild rechte Seite oben: Der Weiler San Bernardino, Fraktion der Gemeinde Mesocco, 1825. Einige quadratische Steinhäuser, umgeben von Fichten, Lärchen und Tannen. Vorne die Postkutsche.

Bild rechte Seite unten: Lawinengalerie im Val San Giacomo. In der Tiefe die Siedlung Isola des Jakobstaes sowie unzählige Kehlen der Passstrasse.





Passhöhe des San Bernardino, 1827 mit Hospiz. Die Pyramide des Kirchalphorns spiegelt sich im Bergsee.

Kaufleute weg von der teuren Septimeroute und der billigeren Splügenroute zu.

Obwohl der Churer Bischof entschied, dass die Churer Fuhrleute nur den Septimer befahren durften und eine neue Sust- und Transportordnung errichtete, vermochte dies den Ausbau des Weges durch die Viamala nicht mehr aufzuhalten. 1473 entschlossen sich Graf Georg von Werdenberg-Sargans und die Gemeinden Thusis, Cazis und Masein mit Zustimmung der ganzen Talschaft Domleschg zu einem bedeutenden Schritt. Unter Finanzhilfe der Leute im Schams, im Rheinwald, von Chiavenna und vom Misox, bauten sie den alten Weg durch die Viamala ins Schams als Fahrweg so aus, dass er von jedermann mit grösster Sicherheit begangen werden konnte. Nach Aloys Schulte war dies «ein Unterfangen von niemals bis dahin erreichter Kühnheit». Durch die schauerlichen Klüfte des Engpasses wurden nun Ochsen eingesetzt. In der Folge wurde auf dieser Route die Porten- und Rodordnung eingeführt, womit das bisherige Vorrecht der Septimerstrasse gebrochen war. Fortan galten die obere Strasse (Septimer) und die untere (Viamala), wie sie allgemein bezeichnet wurden, als gleichberechtigt für den Warentransport von und nach der Lombardei.

Die Organisation des Transportbetriebes

Die Bewohner der Passzugänge hatten das grösste Interesse an der Aufrechterhaltung eines sicheren Verkehrs, garantierte ihnen dieser doch bedeutende Einkünfte. Während das Brigantentum in ganz Europa eine Landplage war, vernehmen wir aus Graubünden jedoch so gut wie nichts.

Aber dieser internationale Warentransport konnte seine Aufgabe nur erfüllen, wenn er einer bestimmten Ordnung unterstellt war und zwar mit Leuten, welche die besonderen Verhältnisse kannten. Auf der Septimeroute waren mit dem Ausbau von 1390 Transportgenossenschaften entstanden. Und 1473 folgte die bereits erwähnte grosszügige Verbesserung im gefährdeten Engpass der Viamala mit der Einführung der Porten- und Rodordnung. Damit wurde auch für die San Bernardinoroute und den Splügen diese Regelung eingeführt.

Diese Porten genannten Verbände längs der Passtrassen waren genossenschaftlich organisiert. Ihnen oblag die Pflege von Weg und Steg, ebenso der Warentransport. Dafür erhielten sie ihre Transporttaxen, Brücken- und Weggelder. Im Geiste des mittelalterlichen Zunftwesens sorgten sie für geordnete Handhabung der Ordnungen, erliessen Bestimmungen über den Warentransport, über die Rod, die Fuhrleiten, das Gewicht und das Verladen der Stücke, schliesslich über die Rechte und Pflichten gegenüber den Spediteuren.

Ausser den Säumern, die gewöhnlich sieben bis acht Rosse über den Berg führten und über hundert Saumtiere besaßen, unterschied man die Rodfuhrleute und die Stracksäumer. Erstere bedienten sich statt der Pferde häufiger der Ochsen, denen mehr ausdauernde Zugkraft und grössere Sicherheit im Schnee zugeschrieben wurde. Daraus ergibt sich, dass diese Zuggespanne ihre Last lediglich von Dorf zu Dorf beförderten, wo umgeladen werden musste. Die Fuhrleute mit Pferdezug hingegen besorgten den Transport von Sust zu Sust, während die Stracksäumer den ganzen Pass ohne Umlad bereisten.

Tief im Dreissigjährigen Krieg – Moderne Handelsstrassen bringen Blütezeit

Infolge der Wirren, zur Zeit von Jürg Jenatsch, brach der Bündnerische Passtransit zusammen, besonders auch weil Graubünden als einziger Schweizer Kanton noch eigentlicher Kriegsschauplatz der Mächte wurde. Jene Jahrzehnte brachten dem Passstaat die denkbar schwersten volkswirtschaftlichen Schäden. Zum Glück erholte sich das Bergland wieder. Ende des 17. Jahrhunderts war der Warenverkehr so stark, dass in Splügen oft 300 bis 400 Saumpferde übernachteten.

Nach dem politischen Umbruch, der von der französischen Revolution ausging, setzten sich einsichtige Männer im Rahmen einer grosszügigen Verkehrspolitik für den Ausbau der St. Bernhardin- und der Splügenstrasse ein. Sie wollten damit auch der Konkurrenz von St. Gotthard und Brenner begegnen. Der eigentliche Strassenbau wurde zwischen 1818 und 1823 mit seltener Energie sowie bewunderungswürdiger Technik durchgeführt. Wenige Jahre später folgte der Julierberg, sodass 1840 bereits das wich-

tige Teilstück von Chur über die Lenzerheide nach Bivio vollendet war. Mit dem Ausbau der Passstrassen erfuhren die Frachtpreise eine bedeutende Ermässigung.

Diese grosszügigen Strassenbauten liessen Graubünden bis zur Vollen-
dung der Gotthardbahn eine kurze aber eindrucksvolle Blütezeit erleben.
Diese gewährte dem Bergland die volkswirtschaftliche Kraft zum Ausbau
eines vorbildlichen Strassennetzes, innert 80 Jahren von über 1000 km.
Erst die Eröffnung der Gotthardbahn von 1882 brachte einen Zusammen-
bruch des traditionellen Passtransits. Die Bündner empfanden das als Be-
drohung ihres Randkantons.

Die Rhätische Bahn

Der Zufall will es, dass dieses mit 394 km bedeutende Verkehrsunterneh-
men 1989 sein 100jähriges Jubiläum feiern kann, gestützt auf die Betriebs-
aufnahme auf seinem ersten Teilstück von Landquart ins Prättigau nach
Klosters. Der anschliessende etappenweise Ausbau dauerte bis 1914, als
die Chur-Arosa-Bahn ihre Linie eröffnete. So hat die Rhätische Bahn innert
25 Jahren ein imposantes Bahnnetz mit tollkühnen Bauwerken geschaf-
fen, die viel bewundert werden.

Die Rhätische Bahn war aber lange ein Sorgenkind des Kantons Graubün-
den. Dies auch unter den Auswirkungen der Krise im Fremdenverkehr wäh-
rend des ersten Weltkrieges, der späteren Weltwirtschaftskrise und den
schwierigen Jahren des zweiten Weltkriegs.

Nationalstrasse N 13 mit Tunnel durch den San Bernardino

Dieser Strassenzug, vom Rheintal nach Bellinzona mit dem 6,6 km langen
Tunnel von Hinterrhein nach dem Dorf San Bernardino, wurde nach dem
Weltkrieg geplant und 1954 mit Energie in Angriff genommen. Schon 1966
war die gesamte Strecke betriebsbereit. 1960 war die rechtlich verankerte
Anerkennung durch die Schweizerische Eidgenossenschaft erfolgt, ver-
bunden mit einer tatkräftigen Mithilfe des Bundes.

Quellen

Rudolf Jenny: Historisches Exposé San Bernardino, zum Gutachten der Schweizerischen
Vereinigung für Landesplanung über den Bau des Strassentunnels durch den St. Bernhardin,
Chur 1965. Dieses enthält umfangreiche Quellen- und Literaturverzeichnisse.

Werner Schnyder: Handel und Verkehr über die Bündnerpässe im Mittelalter zwischen
Deutschland, der Schweiz und Oberitalien, Zürich, 1973–75.

Segelfliegen in Volketswil

Willy Hintermeister, Zimikon

Eingeweihte behaupten, Segelfliegen, Ballonfahren, Fallschirmspringen und in neuester Zeit auch das Deltasegeln, seien die schönsten und genussreichsten Arten des sich fortbewegens. Also alles Arten der Fortbewegung in der Luft – absolut lautlos, ohne störenden Motorenlärm, einsam dem Element Luft mit seinen Strömungen ausgesetzt.

Der Einstieg in diese Hobbys ist heute recht vielfältig und relativ einfach. Für alle diese Sparten gibt es in jeder Region Vereine und Klubs, denen man sich als Mitglied anschliessen und das Gewünschte unter kundiger Leitung erlernen kann. Nach bestandem Brevet und je nach finanziellen Verhältnissen mietet man sich das entsprechende Fluggerät vom Verein oder kauft sich eben sein eigenes quasi ab der Stange.

Diese heute gegebenen Möglichkeiten kannte man natürlich vor rund 40–50 Jahren noch nicht. Es war vielmehr so, dass man sich sein Segelflugzeug nach erstandenen Plänen oder eigenen Entwürfen selbst baute. Das war dann eine zeitraubende Hobby-Beschäftigung, die gut und gerne 1–2 Jahre in Anspruch nahm und dazu auch noch etwas Platz brauchte. Zwei Beispiele möchten die segelfliegerischen Anfänge in Volketswil etwas näher darstellen.

Es blieb nur beim Versuch

Bei seinen Berufsreisen um Holz einzukaufen entdeckte Hans Hulliger ganz zufällig um 1951 bei einem Schreinerkollegen im Schopf ein verkümmertes, halbfertiges Gerippe eines Segelflugzeuges. Es schien ihm, als ob dieses verstaubte fliegerische Ding hier in Schalchen nie mehr fertig gebaut werden würde.

Dieses angefangene Werk imponierte ihm irgendwie und liess ihm in den nächsten Tagen bei seiner Arbeit keine Ruhe mehr. Es reizte ihn zu sehr, dieses Holzgerippe auf irgend eine Art fertig zu bauen. Seine beiden Dorfkollegen, Werner Schmid und Walter Mosimann, waren von seiner vorerst noch verrückten Idee so begeistert, dass sie beschlossen, das Halbwerk, wenn überhaupt erhältlich, anzukaufen. Eine diesbezügliche Anfrage bei seinem Kollegen in Schalchen machte den Kauf für rund 120 Franken auch bald möglich, und die verschiedenen Bestandteile wurden kurz darauf mit dem Lieferwagen nach Volketswil gezügelt. Hier stellten sie in ihrem Übereifer auch erst fest, dass sie auch noch Glück hatten – denn die relativ grossen Bauteile hatten in der Schreinerei Mosimann nur ganz knapp Platz.

Das 3er-Team war vom neuen, noch unbekannten Hobby, dermassen angezogen, dass jeweils übers Wochenende voll durchgearbeitet wurde. Nach fertiggestelltem Gerippe galt es aber noch Spanntuch aufzutreiben, welches man dann schlussendlich in einer Weberei in Wald fand. Die abschliessende Finisharbeit, das Überziehen des Tuches mit Spannack, steigerte natürlich die totale Begeisterung. Die einzige Frage, die sich jetzt noch stell-

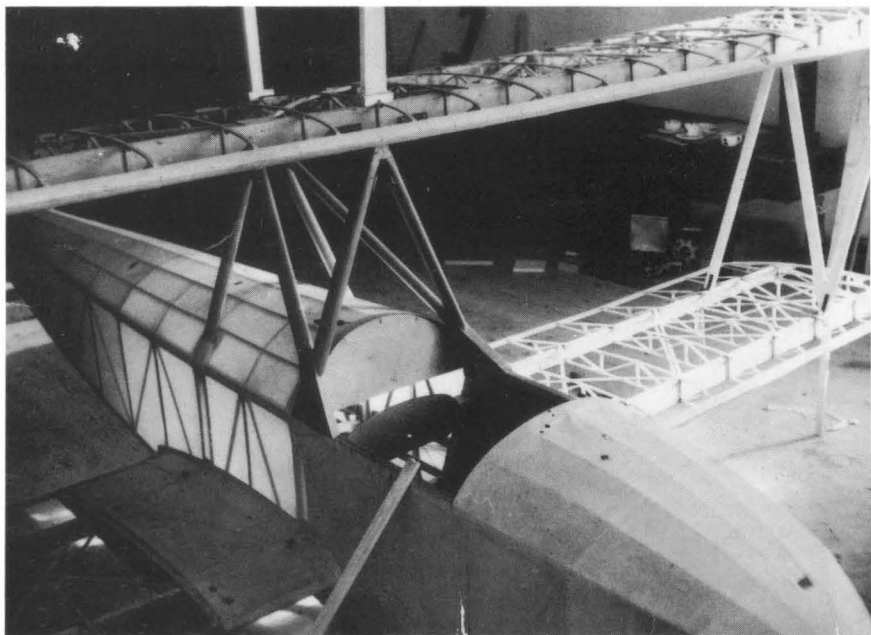
te, war nur noch, ob dieses Ding wirklich auch fliegen würde. Gleichzeitig wurde jedoch den dreien klar, dass eigentlich keiner von ihnen vom Fliegen auch nur die geringste Ahnung hatte. Sie waren also alle drei totale fliegerische Laien. Beim Durchstöbern einiger Bücherläden fand Hans Hulliger in der Buchhandlung Denzler in Uster wenigstens das Jahrbuch «Wie lerne ich Fliegen». Das anschliessende Blitzstudium der einschlägigen Kapitel vermittelte ihm dann auch das einzige Grundwissen vom Fliegen für die bevorstehenden ersten Testflugversuche.

Der erste Testplatz hinter der Huzlen erwies sich als ungünstig, weil hier das gerade Feldwegstück zu kurz war. Man wollte schliesslich das Segelflugzeug am Auto angehängt, hochschleppen. So dislozierte man eben auf den geraden Feldweg unten entlang dem Homberg. Dieser Versuch brachte jedoch das Fluggerät auch nur einen Meter hoch ab Boden, weil auch hier das Zugfahrzeug die erforderliche Geschwindigkeit nicht erreichen konnte. Den alles entscheidenden Testplatz fand man dann am Sonntag darauf im langen geraden Feldweg, von der Hard bis zum Hof des Arnold Schnellmann, beim heutigen Zentrum Volketswil, dessen Wegkreuzung nach Zimikon eine schöne, alte, stattliche Linde zierte.

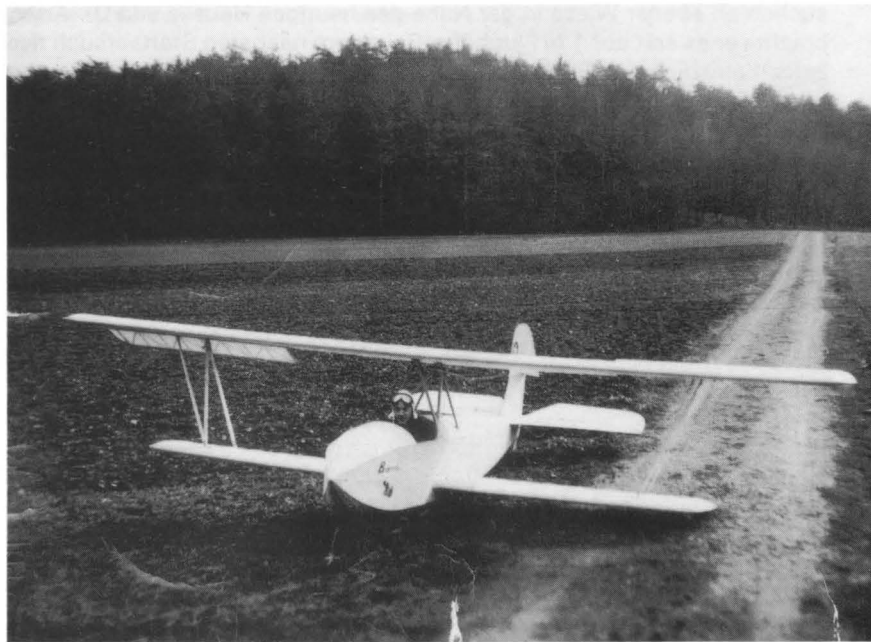
Richard Schneebeili betätigte sich mit seinem Lieferwagen wiederum als Schleppfahrzeug und der frischgebackene «Pilot» Hans Hulliger wusste, dass das Segelflugzeug bei ungefähr 50 km/h steigen könnte. Nach dem Anziehen des Steuerknüppels hob sich tatsächlich die Nase und das Flugzeug stieg empor. Die Freude und die Begeisterung war natürlich entsprechend gross. Das selbstgebastelte Flugzeug flog wirklich, kaum zu glauben – doch es näherte sich schon sehr beängstigend der prächtigen markanten Linde an der Wegkreuzung. Der Pilot, immer noch im Schleppflug, überlegte – soll ich noch etwas höher über die Linde ziehen – soll ich links vorbei – soll ich rechts vorbei – und entschloss sich dann für das Ausklinken vom Schleppfahrzeug, um dem nahenden Hindernis im freien Flug besser ausweichen zu können. Doch der Ausklinkmechanismus wollte und wollte nicht funktionieren – und – durch das unbeabsichtigte Verschieben des Steuerknüppels zu weit nach vorn, wurde das Segelflugzeug vom Schleppfahrzeug im Sturzflug neben der Linde ungespitzt in den Boden geschleppt. Der Flugüberwacher auf dem Trittbrett des Lieferwagens, vom Sturzflugmanöver total überrascht, wurde beim Aufprall kopfüber in die angrenzende Wiese geschleudert. Der Pilot hatte Glück im Unglück. Er entstieg dem Wrack mit einer sehr schmerzlichen Kinnverletzung. Das Wrack jedoch war derart demoliert, dass es auf dem Platz gleich verbrannt wurde.

In der Presse um Volketswil war von diesem Vorfall nichts zu lesen. Lediglich in Zürich wurde offenbar erzählt, dass in Volketswil ein Segelflugzeug abgestürzt sei. Der Jugendtraum des 3er-Teams war mit diesem ersten und letzten Versuch bereits ausgeträumt.

Der Initiator dieses Jugendtraumes, Hans Hulliger, verschrieb sich nachher nur noch dem Bau von Modell-Segelflugzeugen. Mit seinen naturgetreuen



Der Rohbau des Segelflugzeuges



Hans Hulliger ist startbereit

Nachbildungen z.B. im Massstab 1:3.3, mit Spannweiten bis zu 6 m, nimmt er heute, so wage ich zu behaupten, in dieser Hobby-Sparte einen Spitzenplatz ein.

Sein Versuch war nur der Anfang

Der Bau von Modellflugzeugen während 4 Jahren war für ihn, Otto Reisel, lange genug. Nun wollte er sich grösseren Flugzeugen zuwenden, mit denen er selbst den Luftraum erobern konnte. So beschaffte er sich schon im Jahre 1930, als 15-jähriger, die Baupläne für ein Segelflugzeug von Opitz-Spalingen des EMD Dübendorf, für einen Sitzgleiter mit 12 m Spannweite. Für das Holzgerippe von Rumpf und Tragflächen kaufte er möglichst billig passende Sperrholzabfälle zusammen, welche er gemäss Bauplänen zuschnitt und zusammenbaute. Bei der Beschaffung der Beschläge half ihm eine gute Beziehung zum Flugplatz Dübendorf, wo ihm zwei Flugzeugmechanikerlehrlinge die entsprechenden Teile im Frondienst in gekonnter Manier anfertigten.

Nach zweijähriger Bauzeit versuchte er dann die ersten Rutscher und Gleitflüge mittels Gummiseilstart auf dem Wangenerberg. Bei weiteren Flugversuchen ab ebener Wiese in der Nähe des heutigen Hauses von Dr. Arter, brachte er es erst auf 1 m Flughöhe. Bei einem nächsten Startversuch riss jedoch plötzlich das Gummiseil, schnellte mit enormer Kraft zurück, und hätte für den Piloten Otto Reisel leicht schlimme Folgen haben können. Beim Gummiseilstart wurden zwei Gummiseile an der Flugzeugrumpfspitze angehängt und kräftig gespannt. Die Helfer beim Flugzeug hielten dieses am Schwanz mit einem Seil fest, bis die Gummiseile möglichst straff gespannt waren. Durch das Ausklinken des Schwanzhalte-seiles erhielt dann das Flugzeug jene Geschwindigkeit, welche eine geringere oder grössere Flughöhe möglich machte. Die Qualität der Gummiseile spielte dabei eine sehr grosse Rolle. Ein eifriger Bewunderer seines Hobbys, Militärpilot, Staffelkommandant und Segelflieger Willi Farner, später in Fachkreisen besser bekannt unter Flugzeugfabrikant Farner in Grenchen, half Otto Reisel aus der Patsche und brachte ihm ein neues, qualitativ viel besseres Gummiseil.

Parallel zu diesen Flugtests baute Otto auch noch einen sogenannten Hängegleiter, analog des Typs Hermann Aeckerli, Fällanden. Diese Gleiter, in tuchbespannter Holzgerippekonstruktion und einem Gewicht von rund 35–40 kg, sind in der Anwendung heute vergleichbar mit den bestens bekannten und heute erprobten Deltasegelgeräten. Alle Gleitversuche mit diesem neuen Ding vom Homberg hinunter in südlicher Richtung brachten Otto jedoch keinen Erfolg. Der Gleiter war viel zu schwer und war praktisch nicht vom Boden wegzubringen. So musste dieser Apparat auf einen anderen Interessenten warten.



Otto Reisel mit dem «Zögling 138» unterwegs



Otto Reisel am Oldtimer-Treffen im Sommer 1989 auf dem Flugplatz Dübendorf

Beim nächsten Start seines Sitzgleiters im Sommer 1932, von der Huzlen in nördlicher Richtung, mit dem neuen, viel stärkeren Gummiseil, wollte Otto Reisel, der weder Pilotenausbildung noch Flugerfahrung hatte, den Pilotensitz dem Fachmann Willi Farner überlassen. Dieser lehnte jedoch kurzentschlossen ab und meinte: «Nein, nein, Otto, das kannst Du doch selbst». Otto wusste auch bereits, dass das Flugzeug durch verschiedene Ergänzungen und Änderungen etwas schwanzlastig wurde. Doch gerade dieses ihm wohlbekannte Übel wurde dem Piloten zum Verhängnis.

Der Start mit dem neuen Seil funktionierte tip-top. Das Flugzeug stieg prächtig, ca. 15 m hoch, aber – trotzdem der Pilot den Steuerknüppel nach vorn zum Gleiten bewegte, senkte sich die Flugzeugnase nicht nach unten. Nein, der Steigflug ging so lange weiter, bis der Segler fast stillstand. Gleichzeitig stellte der Pilot fest, dass auch die Querruder nicht richtig funktionierten. Mangels Drahtseilen an einem Stück blieben die geknoteten Teilstücke bei den Rippendurchführungen hängen, was die einwandfreie Bedienung verhinderte. So sackte das Erstlingswerk praktisch nicht mehr steuerbar über den rechten Flügel ab und zerschellte am Boden. Willi Farner, als Zuschauer, verfrachtete darauf den lädierten Otto mit einem Knochenriss am Fuss in sein Auto, worauf ihm der Arzt einen starken Gipsfuss verpasste.

Vom ungelernten Hobby offenbar die Nase voll, verkaufte der Erbauer darauf das Wrack und den für ihn untauglichen Hängegleiter für 50 Franken an einen interessierten Bauernsohn in Maur. Durch Schaden klug geworden, oder, die Katze lässt das Mäusen nicht, trat Otto Reisel im Herbst 1932 als 17-jähriger der Segelfluggruppe Cumulus bei, wo er dann das Segelfliegen auch wirklich erlernte und die Brevets A und B absolvierte. Im November 1932 organisierte er als Sensation eine Segelflugzeug-Ausstellung in den leeren, freundlicherweise gratis zur Verfügung gestellten Fabrikräumen der Schwalben-Fahrradwerke Rüegg in Uster, vis-à-vis vom Bahnhof, anlässlich des Uster-Marktes. Vom neuen «Zögling» im Rohbau der Segelfluggruppe Cumulus Zürich bis zum kunstflugtauglichen Hochleistungs-Segelflugzeug war vieles zu sehen – so lockte diese Ausstellung auch viele Fachinteressenten aus der ganzen Schweiz an.

Im Jahre 1936 besuchte Otto Reisel sogar noch den Fluglehrerkurs unter der Leitung von Hans Kuhn, Hauptfluglehrer, und war danach der erste offizielle Fluglehrer der 1935 gegründeten Segelfluggruppe Dübendorf.

Gleichzeitig wurde auch die erste Auto-Schleppwinde in der Region gebaut. Eine Motorwinde, welche dann in Zukunft die Gummiseilstartmethode ablöste. Die ersten Test mit der neuen Winde wurden auf offenem Feld zwischen Hermikon und Dübendorf ausgeführt.

Otto's Höhepunkte in seinen fliegerischen Anfängen war das internationale Flugmeeting in Dübendorf im Jahre 1937, als er vor 16 000 Zuschauern einen Zöglingsstart bis auf 200 m Höhe vorführte, eine 8er-Schleufe flog und mit einer Ziellandung vor der Ehrentribüne abschliessen konnte.

Die Gratulationen von höchster ziviler und militärischer Ebene hoben ihn, Otto, fast noch einmal in den Himmel empor.

In dieser Zeit kamen dann auch die Flugzeugschleppstarts in Mode, bei welchen das Segelflugzeug am Motorflugzeug angehängt, auf die gewünschte Höhe geschleppt wird. Ein solcher Start verleitete Otto Reisel im Jahre 1938 dazu, Volketswil einen Besuch abzustatten. Bei guter Abendthermik kreiste er eine gute halbe Stunde auf gleicher Höhe über dem Oberholz, bevor er dann jauchzend seine Schlaufen über der Volketswiler Kirche zog und dann auf freiem Feld in der Gegend des heutigen Chilbiplatzes zur Landung ansetzte.

Die Brevets der Segelfliegerei wurden im Jahre 1938/39 auch noch durch die Brevets der Motorfliegerei ergänzt, ein neues Hobby, das Otto Reisel viele Jahre gefangen hielt. Erst sein vermehrtes Engagement in seinem Malerbetrieb zwang ihn im Jahre 1951 sein geliebtes Hobby aufzugeben. Doch – wenn ich heute Otto Reisel erzählen höre, sitzt er in Gedanken noch öfters hinterm Steuerknüppel.

Verkehrskadetten Zürcher Oberland (VKZO)

Therese Girod-Wehrli, Hegnau

Jugendliche im Dienste des Verkehrs

Verkehrskadetten, Jugendliche in orangen Kombis und weissen Helmen, gehören überall dort zum bekannten Bild, wo es gilt, Disziplin in chaotische Verkehrsverhältnisse zu bringen: bei Sportveranstaltungen, Volksfesten, an Samstagen bei Einkaufszentren, an neuralgischen Verkehrspunkten. Sie regeln den Verkehr, und sie sorgen für Ordnung auf Parkplätzen. Die «Weisshelme» setzen sich den Gefahren des Verkehrs aus, freiwillig, in ihrer Freizeit.

Obwohl die Verkehrskadetten hierzulande uns vertraute Helfer sind, ist die sich immer noch verbreitende Organisation jung: 1967 verwirklichte Heinrich Guggenbühl aus Uerikon seine Idee und gründete die Verkehrskadetten Zürcher Oberland (VKZO), landesweit den ersten Verein dieser Art. Heute gibt es bereits einen Schweizerischen Verkehrskadetten-Verband (SVKV) mit 18 Abteilungen und ca. 400 Mitgliedern. Und kürzlich hatten die VKZO Pilotwirkung für die Gründung einer ähnlichen Organisation in Düsseldorf.

Momentan zählen im Verein rund zehn Mädchen und zwanzig Knaben im Alter zwischen 13 und 20 Jahren zu den Aktiven. Ein Verkehrskadett zu sein, war vor Jahren für viele Jugendliche ein erstrebenswertes Ziel, schon der rassigen Uniform und des tollen Freizeitprogramms wegen. Einiges hat sich in der Zwischenzeit geändert: Die Freizeitangebote sind abwechslungsreich und vielfältig geworden, Jugendliche erhalten generell, ohne persönlichen Einsatz, ein ansehnliches Taschengeld. Ganze Wochenende zu «arbeiten» ist nicht mehr «in». Das Rekrutieren von Neumitgliedern macht etwas Mühe, doch gezielte Werbekampagnen könnten erfolgversprechend sein – denn, wer hat schon eine Ahnung, wie anspruchsvoll die Ausbildung und wie vielseitig die Tätigkeit eines Verkehrskadetten ist.

Plausch und Technik

Obwohl die Jugendlichen gezielt auf ihre verantwortungsvolle Tätigkeit vorbereitet werden und es eine Menge zu lernen und zu verstehen gibt, wird der «Unterrichtsstoff» geschickt verpackt; dem jungen Menschen und seiner Lust am Spielerischen wird Rechnung getragen. Kameradschaft ist grossgeschrieben und wird gefördert: So führen zum Beispiel die VK im Rahmen von Nachtübungen Orientierungsläufe durch, legen Telefonleitungen und morsen mit Scheinwerfern – die Theorie wird in der Praxis erprobt. An warmen Sommertagen geht's in Gummibooten über Stromschnellen; die VK schlagen Brücken (ohne Schrauben und Nägel), und Lagerfeuerromantik lässt harte Verkehrseinsätze vergessen. Herbstlager in anderen Landesteilen schaffen neue Kontakte. Familienabende dienen der Geselligkeit – und bringen einen willkommenen finanziellen Zustupf.



Fundierte Ausbildung und hierarchische Strukturen

Natürlich wird niemand unvorbereitet auf Kreuzungen dem gnadenlosen Verkehr preisgegeben. In Kleingruppen üben die Kandidaten erst einmal auf einem Pausenplatz bis alle Handzeichen sitzen. Dann muss der Schritt auf eine Strasse gewagt werden – immer unter Aufsicht natürlich. Dann folgt eine unbedeutendere Kreuzung, und nur bestandene VK werden zum Beispiel in Rüti zum Sonntagabend-Rückreiseverkehr abkommandiert.

Wer ein Jahr Mitglied ist, darf, nach etlichen Prüfungen, zum Gruppenführer aufsteigen, und weiter geht's auf der «Beförderungstreppe» über den Gruppenführer, zum Dienst- und schliesslich zum Zugführer. Die Verantwortung wächst mit jeder Stufe. Die Jungen werden selbständig, gehen nebenher in eine richtige Lebensschule. Die meisten lernen mit 18 Jahren Autofahren und lenken dann die Transportfahrzeuge. Durchschnittlich leistet ein Verkehrskadett 100 bis 130 besoldete Dienststunden im Jahr. Der Rekord eines Mitgliedes bei den VKZO liegt bei 260 Stunden. Offiziell scheidet der aktive VK mit 20 Jahren aus der Organisation aus, doch die ganz «Angefressenen» bleiben als Leiter oder nehmen die Geschicke in der Kommission in die Hand.





Nicht jedes Mädchen oder jeder Junge eignet sich gleich gut für jeden Job. Wie in einem vorbildlich geführten Unternehmen, kann auch ein VK seinen Fähigkeiten entsprechend eingesetzt werden und so sein Bestes zum Funktionieren der Organisation beitragen. Was geschieht hinter den Kulissen, wenn kein Verkehrsdienst geleistet wird? Eine Momentaufnahme illustriert, wie bunt der Strauss der Möglichkeiten ist: Die Ausbilder bereiten sich auf einen Kurs vor. Eine Gruppe probt bei einem simulierten Unfall Erste Hilfe und Unfallsicherung. Die Materialverwalter machen Bestandsaufnahme. Der Funkwart kontrolliert das Aufladen der Funkgeräte. Die Couvertstelle beschriftet die Umschläge für den Zirkularversand. Der Übermittlungschef pflegt die empfindlichen Funk-, Telefon- und Signal-Stationen. Die Kaderschule übt in einem abgelegenen Waldstück Kartenlesen . . .

Finanzen

Der Stützpunkt dieser modernen Jugendorganisation ist Wetzikon. Doch sie braucht Mittel, um ihre Infrastruktur finanzieren zu können: die Uniformen, das Übermittlungsmaterial, die Transportfahrzeuge. Wohl beziehen die Verkehrskadetten regelmässig Mittel von den Mitgliedergemeinden – Volketswil gehört auch dazu –, vom Kanton und von den Verkehrsverbänden ACS und TCS. Bei einem Jahresbudget von rund 100 000 Franken machen diese Mittel aber nur ca. 1/5 aus. Ein Hauptanteil der Einnahmen wird durch die Verrechnung der Einsätze erzielt (ca. 2/3). Und der Rest wird durch Gönner und Sponsoren aufgebracht, durch Industriebetriebe zum Beispiel. Die Verkehrskadetten können übrigens, bei entsprechender Bezahlung, von jedermann angefordert werden – im Gegensatz zur Polizei, die den Verkehr nur bei Anlässen von öffentlichem Interesse regelt. Bei Grossanlässen hingegen, kommt es vor, dass Polizei und Verkehrskadetten ihre Einsätze koordinieren.

Zu den härtesten und gefährlichsten Einsätzen gehörte früher der samstägliche Dienst auf der Waro-Kreuzung in unserem Dorf. Nun sind die «Weisshelme» im Volkiland anzutreffen. Anlässe wie Motocross und der Fasnachtsumzug gehören zur Tradition. Der Grossandrang während der AMEF-Flugschau auf dem Militärflugplatz Dübendorf stellt jeweils grosse Anforderungen in Sachen Parkdienst und Verkehrsregelung. Dort wurde auch vor Jahren einmal ein VK von einem ungeduldigen Automobilisten absichtlich angefahren – Ausfälle, die glücklicherweise nicht zum Alltag eines jugendlichen, einsatzfreudigen Verkehrsreglers gehören.

Kleine Volketswiler Chronik

Hubert Krucker, Hegnau

Der Winter 1988/89 meldete sich früh. Eines Montagmorgens, am 21. November, lag überall eine dichte Schneedecke, die den Verkehr empfindlich behinderte. Bald wurde es eisig kalt, sodass der unverhoffte Schnee eine gute Woche liegen blieb und einigen Schaden an den noch nicht ganz kahlen Bäumen anrichtete.

Wie nach dem frühen Wintereinbruch zu erwarten war, zeigten sich die Christtage trocken und mild, ja der Weihnachtstag gemahnte, sonnig und angenehm, mit Temperaturen von über 10 Grad, an den Frühling. Auch der Januar, Februar und März waren ausgesprochen milde, auf den Schnee wartete man vergebens. Am Ostersonntag und -montag war kein Wölkchen am Himmel zu erblicken und während der Osterwoche liess sich gar der Schlummerbecher im Freien geniessen. Der Natur tat das milde Wetter gut, alles blühte und spross etwa drei Wochen früher als gewohnt. Dann aber schlug es um, und der Frühling zeigte sich eher nasskalt, obwohl das Mai-Ende einen hochsommerlichen Charakter hatte. Der Juni fiel durch seine Trockenheit auf. Das typische Merkmal des Sommers 1989 war die hohe Luftfeuchtigkeit und eine alles belastende Schwüle. Ein Kälterückschlag mit Heizperiode fiel in die erste Septemberhälfte, doch fing sich das Wetter bald wieder auf. Der Herbst war ausgesprochen trocken und an manchen Tagen beinahe sommerlich heiss, fast bis zur ersten Frostnacht vom 7. auf den 8. November 1989.

Die Budgetgemeindeversammlung vom 2. Dezember brachte die Gemüter etwas in Wallung, sah doch das Budget eine Steigerung des Personalaufwandes von 23% und des Sachaufwandes von 38% vor. Den Behörden gelang es aber, die Mehraufwendungen überzeugend zu begründen und so wurde das Budget genehmigt. Die frohe Kunde einer 5%igen Steuersenkung aufgrund hoher Grundstücksgewinn-Steureingänge dürfte die Zustimmung ebenso erleichtert haben, wie die Gewissheit, dass die Aufwendungen für die Alterssiedlung, Sanierung des Bades und des Schulhauses Lindenbühl ja nicht vertanes Geld sind.

Die Nachwahl in die Schulpflege fand am gleichen Wochenende statt und erwartungsgemäss wurde Irene Baur gewählt.

Widriges Wetter beeinträchtigte die Samichlaus-Saison, doch haben die Volketswiler-Chläuse wie üblich ihre (ehrenamtliche) Pflicht getan und bei den Kindern zum rechten gesehen. In der Adventszeit brachten die Schulkinder in der reformierten Kirche viermal «D'Zäller Wienacht» zur Aufführung und sorgten so für eine vorweihnachtliche Stimmung.

Obwohl der milde Winter für die Waldarbeit eher erschwerend wirkte, konnte auf die Waldpflege und -nutzung nicht verzichtet werden. Im Vordergrund der Arbeiten stand die Parzellenzusammenlegung, die vor allem die Sicherung bzw. den Ausbau der Waldstrassen bedingte. Die diesjährige Fasnacht stand unter dem Motto «Böögge-Zauber» und endete, dem frühen Osterdatum entsprechend, bereits am 12. Februar mit dem Hutverbrennen. Kein Fasnachtsscherz war die Meldung, dass die Rechnung der Gemeinde

mit 9 Mio. Franken Überschuss abgeschlossen habe. Trotz der erfreulich guten Finanzlage der Gemeinde fehlen aber die Mittel um die Verkehrsprobleme zügig anzugehen. Der Autobahnanschluss Volketswil ist immer noch provisorisch geregelt und das Gesamtverkehrskonzept noch nicht verabschiedet. Da hier die unterschiedlichsten Interessen unter einen Hut zu bringen sind, ist wohl kaum mit einer raschen Lösung zu rechnen.

Etwas überraschend, sogar für den Betroffenen, wie man vernahm, kam die Wahl von Bausekretär Hans Wigger zum Stadtschreiber von Rapperswil auf den 1. Juni 1989. Mit Hans Wigger verliert die Gemeinde einen kompetenten Fachmann, der sich durch Bürgernähe auszeichnete. Die auf die Kündigung folgende Pressepolemik um das Anforderungsprofil des Nachfolgers, hinderte den Gemeinderat jedoch nicht, rasch zu handeln. Er wählte Klaus Vetter, 1947, zum Bausekretär und angesichts der ständig wachsenden Aufgaben, in der Person von Daniel J. Widmer, 1961, neu einen Substituten des Gemeindeschreibers.

Im März konnte der Projektwettbewerb für das neue Gemeindehaus abgeschlossen werden. Zwölf Projekte, darunter zwei von Einheimischen, gingen ein, sechs wurden prämiert und die drei erstplazierten Entwürfe sollen von den Verfassern überarbeitet werden. Wenn alles rund läuft, aber da ist man bei Gemeindehäusern ja nie sicher, sollte 1991 über das Kreditbegehren abgestimmt und im Falle der Genehmigung das neue Gebäude 1994 oder 1995 bezogen werden können.

In Bewegung geriet auch der Zeitungssektor. Zuerst wurde die Verantwortung für die «Volketswiler Woche» von der bisherigen Redaktionskommission an die Redaktion des «Anzeigers von Uster» übertragen. Dann änderte der Anzeiger sein Kleid und schliesslich überraschte eine Verlegergruppe mit einem neuen Zeitungsprojekt «Der Volketswiler». Das nicht gerade überzeugend vorgeführte Projekt stiess auf eine eher kritische Aufnahme, denn drei Zeitungen in Volketswil dürften wohl des Guten zuviel sein. Nachdem sich der «Landbote» (Winterthur) aus dem Projekt zurückzog, ist wohl damit zu rechnen, dass die Angelegenheit für's erste ad acta gelegt wird.

Im Rahmen des 73. Internationalen Viertagemarsches in Nijmegen NL, nahm unsere Harmonie, als offizieller Vertreter der Schweizer Musik, am kulturellen Teil des Viertagemarsches teil und begeisterte durch ihre Musikvorträge.

Unsere Schule brachte das Langschuljahr glücklich zu Ende. Es verlangte von den Lehrkräften zusätzlichen Einsatz, wobei speziell an die Ferienaktionen und den EDV-Pilotversuch im Lindenbühl zu erinnern ist. Für die Schüler gab es zu Pfingsten zwei Extra-Ferienwochen, so dass dem Herbstschulanfang nun nichts mehr im Wege steht. Auch Verluste sind zu beklagen. So vernahm man, dass Heinz Buschor Volketswil verlässt. Er war ein allseits geschätzter und einsatzfreudiger Pädagoge, der viel für die Volketswiler Jugend getan hat. Unvergesslich sind vielen die legendären



«Buschorlager». Der Chronist dankt Heinz für seinen grossen Einsatz und wünscht ihm in seinem neuen Wirkungskreis im Bündnerland viel Erfolg. Einem heimtückischen Leiden erlegen ist unser Förster Albert Spillmann. Auch wir vom VVV werden ihn sehr vermissen, denn wir konnten immer mit seiner tatkräftigen Unterstützung rechnen.

Im August weckte unser Gemeindepräsident Überraschung mit seiner Ankündigung, er werde 1990 nicht mehr kandidieren. Auf's Altenteil zurückziehen will er sich allerdings nicht, er möchte aber seine Kräfte konzentrieren. Wie rasch die Zeit vergeht, sieht man an der Tatsache, dass Theo Leuthold das Amt des Gemeindepräsidenten bereits seit 12 Jahren ausübt, obwohl uns scheinen mag, die Epoche seines Vorgängers, Edwin Schmid, sei doch erst vor kurzem zu Ende gegangen...

Einiges Rauschen im Blätterwald verursachte unser Gemeinderat mit seiner Stellungnahme zur neuen Lärmschutzverordnung, die er für Volketswil eindeutig als unhaltbar bezeichnete. Man kann dem Gemeinderat nur beipflichten, denn es ist eine Zumutung, von einer Gemeinde zu verlangen, 40% des bereits überbauten Wohngebietes auf längere Frist auszuzonen, nur damit die Militärflieger unbeirrt ihre Kreise ziehen können. Problemlösung durch Verlagerung ist ein allzu billiger Ausweg. Es ist dringend zu hoffen, dass schlussendlich doch noch die politische Vernunft obsiegt.

In den August fällt auch die Präsentation der Feuerwehr auf dem Areal des Zentrums. Sie zeigte auf instruktive Art und Weise die Vielfalt der Aufgaben der Feuerwehr. Zu registrieren war im August die Eröffnung des neuen Quartierzentrums Steibrugg. Es ist ein Schaustück für unsere Gemeinde geworden und die grosszügige Anlage mit den Kindergärten, den Gemeinschaftsräumen und dem Zivilschutzteil beweist, dass die Gemeinde nicht mehr so knausrig rechnen muss.

Am 9. September wurde das traditionelle Volketswiler Jugendschiessen mit 87 Teilnehmern durchgeführt.

Wer mit offenen Augen durch unsere Gemeindeteile streift, stellt fest, dass die Bautätigkeit weiter voll im Gange ist. Erfreulicherweise sind die Bauten markanter und charakteristischer geworden als in früheren Zeiten, obwohl nach dem Geschmack des Chronisten hin und wieder auf ein Erkerchen oder Hölzchen verzichtet werden könnte. Kurz, das Antlitz der Heimat ist nicht mehr so eintönig wie es einmal war.

Weniger erfreulich war allerdings in den Augen vieler Einwohner der künstlerische Schmuck auf dem Gelände der Altersbauten in der Au. Er führte mit 1177 Unterschriften zur ersten Petition in Volketswil. Gewiss, über Kunst liess sich schon immer trefflich streiten – und Kunst ist nun einmal Auseinandersetzung. Man kann sich aber mit Fug und Recht fragen, ob es nicht in diesem speziellen Fall an Fingerspitzengefühl mangelte, und ob der Standort für den massiven figürlichen Schmuck richtig ist.

Bei der Auseinandersetzung um die Kunst ist eine Spende des VVV etwas in den Hintergrund getreten. Der VVV hat nämlich auf dem gleichen Gelän-



de eine Gartenschach-Anlage eingerichtet. Diese wurde im Beisein von Behördenvertretern am 14. September mit einer kleinen Feier der Öffentlichkeit übergeben und steht nun allen Freunden dieses königlichen Spiels unentgeltlich zur Verfügung. Auch im Schwimmbad Waldacher stehen nun die Baukrane und künden an, dass die dringend notwendige Sanierung in Angriff genommen und die bewilligte Grossrutsche in der kommenden Saison eingeweiht werden kann.

Mit Freude darf festgestellt werden, dass unsere Vorortsgemeinde kein Holzboden für die Kultur darstellt. Der junge Volketswiler Matthias Arter erhielt den 2. Preis für Oboe anlässlich der «Förderung junger Musiker». Diese Institution der Schweiz. Bankgesellschaft ist eine in der Schweiz wohl einzigartige und vielbeachtete Begabtenförderung auf dem Gebiet der klassischen Musik. Und wenn wir schon bei der Musik sind, so folgten am 24. September über 80 Personen einer Einladung der Kulturkommission zu einem Frühschoppenkonzert mit Countrymusik.

Der Herbst stand voll im Zeichen der öffentlichen Bauten. Abgeschlossen wurde der Umbau des Mehrzweckgebäudes, das ein Schmuckstück des Dorfes geworden ist. Am 22. September fand die Aufrichte für die Gebäudekomplexe des Alters- und Leichtpflegeheimes statt. Dann wurde das überarbeitete Projekt des Gemeindehauses vorgestellt. Es wirkt überzeugend und bringt einen markanten Akzent ins Dorfbild. An einer Orientierungsversammlung vom 19. Oktober kam die Erweiterung des Wallberges ausführlich zur Sprache. Ausserdem fiel der Startschuss zur geplanten Mehrzweckhalle (Architekturwettbewerb). Das ehemalige Bauerndorf wird langsam aber sicher zu einer richtigen Stadt mit allem Zubehör.

Gemeindeversammlungsbeschlüsse

C. Gossweiler, Gemeindeschreiber

1989 fanden zwei Gemeindeversammlungen statt, an denen total 12 Geschäfte der Politischen Gemeinde, 7 Geschäfte der Schulgemeinde und 4 Geschäfte der Bürgerversammlungen behandelt wurden.

9. Juni 1989

- A. Politische Gemeinde und Schulgemeinde
 - 1. Genehmigung der Jahresrechnung 1988 des politischen Gemeindegutes.
 - 2. Genehmigung der Jahresrechnung 1988 des Schulgutes.
- B. Politische Gemeinde
 - 3. Genehmigung der Bauabrechnung über die Kanalisation in der Brugglen- und Tonackerstrasse in Volketswil.
 - 4. Genehmigung der Bauabrechnung über die Erstellung eines Trottoirs entlang der Brugglenstrasse, Teilstück Zentralstrasse bis Weiherweg.
 - 5. Genehmigung der abgeänderten «Vereinbarung zwischen den Gemeinden» des Zweckverbandes Kehrrichtverwertung Zürcher Oberland (KEZO).
 - 6. Genehmigung des Abstimmungsprojektes über den Um-/ Ausbau des Pumpwerkes Zimikon der GOG mit Systemumstellung und Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 260 000.– als Gemeindeanteil an die Gesamtkosten von Fr. 1 555 000.–.
- C. Schulgemeinde
 - 7. Bewilligung eines Kredites von Fr. 380 000.– für die Erstellung eines Kindergarten-Pavillons in Kindhausen.
 - 8. Genehmigung der Bauabrechnung über die Erstellung einer Garage und eines Gerätehauses beim Schulhaus Gutenswil.

1. Dezember 1989

- A. Politische Gemeinde und Schulgemeinde
 - 1. Genehmigung des Voranschlages für das Jahr 1990 der politischen Gemeinde und Festsetzung des Steuerfusses.
 - 2. Genehmigung des Voranschlages für das Jahr 1990 der Schulgemeinde und Festsetzung des Steuerfusses.
- B. Politische Gemeinde
 - 3. Erneuerungswahl von 9 kantonalen Geschworenen für die Amtsdauer 1990 bis 1995.

4. Umzonung der Parzelle Kat. Nr. 1486 im Gebiet Gries, Hegnau, von der Reservezone in die Zone für öffentliche Bauten. Das Geschäft wurde angenommen, aber das fakultative Referendum ergriffen. Dadurch wird dieses Geschäft am 25. Februar 1990 der Urne unterbreitet.
 5. Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 3 800 000.– für die Hotelerweiterung des Landgasthofes Wallberg. Ablehnung durch die Gemeindeversammlung.
 6. Ergänzung der Bauvorschriften in der Landhauszone in Gutenswil.
 7. Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 320 000.– für die Vergrößerung des Kanals Schmiedgasse mit gleichzeitiger Strassensanierung.
 8. Bewilligung eines Bruttokredites von Fr. 166 000.– für die Sanierung Schmiedgasse, Teilstück Liegenschaft Hug bis Strehlgasse.
- C. Schulgemeinde
9. Austritt aus dem Zweckverband Mädchenfortbildungsschule Zürcher Oberland, Wetzikon.
 10. Genehmigung der Bauabrechnung über die Sanierung der Heizungsanlage im Schulhaus Hellwies.
 11. Bewilligung eines Kredites von Fr. 264 000.– für die Sanierung des Lehrschwimmbeckens im Schulhaus Feldhof.
- D. Bürgerversammlung
- Einbürgerungen
1. Giacomo Andolina, geb. 1938, italienischer Staatsangehöriger, Im Zentrum 2, Hegnau, Volketswil
 2. Reza Oskoui, geb. 1946, iranischer Staatsangehöriger, Weiherhof 6, Volketswil. Der Antrag des Gemeinderates wurde von der Bürgerversammlung abgelehnt.
 3. Benno Postweiler, geb. 1946, österreichischer Staatsangehöriger, Püntstrasse 23, Kindhausen, Volketswil
 4. Jiri Slavicek, geb. 1972, tschechoslowakischer Staatsangehöriger, Tödiweg 10, Hegnau, Volketswil

Unsere ältesten Einwohner 1894–1910

Stand 8. 12. 1989

1894

- | | | |
|--------|----------------------------|-------------------------------|
| 26.03. | Bertschinger-Heusser Elise | Wagerenstr. 20, 8610 Uster |
| 03.08. | Wolfensperger Otto | Schützenstr. 8, 8604 Hegnau |
| 05.12. | Nägeli-König Katharina | Sunnebüelstr. 66, 8604 Hegnau |

1895

- | | | |
|--------|-----------------|-----------------------------------|
| 20.09. | Bachofner Ernst | Pfäffikerstr. 106, 8605 Gutenswil |
|--------|-----------------|-----------------------------------|

1896

- | | | |
|--------|-----------------|-----------------------------------|
| 13.10. | Fischer Anna | Chile-Gasse 16, 8604 Volketswil |
| 20.12. | Kaufmann Johann | Altersheim Neuhof, 8330 Pfäffikon |

1898

- | | | |
|--------|-----------------------|---------------------------|
| 26.10. | Bortoluzzi Genoveffa | Erlenweg 5, 8604 Hegnau |
| 09.11. | Pfister-Halfar Emilie | im Zentrum 9, 8604 Hegnau |
| 03.12. | Langenegger Johannes | Riethof 12, 8604 Hegnau |

1899

- | | | |
|--------|---------------------|-----------------------------|
| 22.08. | Hagger Ernst | Riethof 10, 8604 Hegnau |
| 29.08. | Kaufmann-Lingg Anna | Birkenweg 9, 8604 Hegnau |
| 08.11. | Kägi-Hotz Hulda | Zürcherstr. 16, 8604 Hegnau |

1900

- | | | |
|--------|------------------------|------------------------------------|
| 29.05. | Thaler Anna | In der Au 2, 8604 Volketswil |
| 23.06. | Rüetsch-Schlumpf Hanna | In der Au 2, 8604 Volketswil |
| 19.09. | Ingber Edith | Kindhauserstr. 35, 8604 Volketswil |

1901

- | | | |
|--------|------------------------|--------------------------------|
| 07.04. | Angst-Heller Emma | Huzlenstr. 19, 8604 Volketswil |
| 11.05. | Temperli-Fedier Verena | Sagirain 3, 8605 Gutenswil |
| 30.05. | Wirth Jakob | In der Au 2, 8604 Volketswil |

1902

- | | | |
|--------|-------------------------------|--|
| 25.06. | Schutzbach-Meier Rosa | Riethof 25, 8604 Hegnau |
| 08.07. | Sprenger-Tenger
Margaretha | 8604 Volketswil, mit Aufenthalt in
8304 Wallisellen, Pflegeheim Höfli |
| 06.08. | Betschart Franz | Winterthurerstr. 5, 8605 Gutenswil |
| 23.10. | Greutert-Lutz Berta | Chile-Gasse 12, 8604 Volketswil |
| 18.11. | Gerber-Homberger Martha | In der Au 3, 8604 Volketswil |

1903

- | | | |
|--------|----------------------|----------------------------|
| 21.03. | Kuhn-Korhummel Marie | Alte Gasse 4, 8604 Hegnau |
| 06.04. | Perrenoud Emil-Henri | Rebenweg 5, 8605 Gutenswil |

07.04.	Leuthold-Staub Rosa	In der Au 2, 8604 Volketswil
24.04.	Wanner-Mutter Elise	Ifangstr. 35, 8604 Hegnau
07.05.	Studerus-Colas Elisabetha	Zürcherstr. 71, 8604 Gfenn
11.08.	Schwarz-Rüegg Ida	Stationstr. 17, 8604 Hegnau
02.09.	Ehret Werner	Eichstr. 2, 8604 Volketswil
05.09.	Herrli Fritz	Geerenstr. 10, 8604 Kindhausen
20.09.	Gygax-Pfahner Hedwig	In der Au 2, 8604 Volketswil
29.09.	Locher Wilfried	Grindelstr. 10, 8604 Hegnau
24.11.	Roth Otto	In der Au 2, 8604 Volketswil

1904

26.01.	Uhlmann Hans	Weierhof 13, 8604 Volketswil
13.02.	Bütler-Schmalzried Lina	Lindenhof 11, 8604 Hegnau
08.04.	Laager-Wirz Maragret	Mythenweg 33, 8604 Hegnau
06.05.	Kaufmann Wilhelm	Stationsstr. 49, 8604 Hegnau
02.11.	Hinden-Schöttli Emma	Riethof 17, 8604 Hegnau
27.11.	Leupp-Petrik Katharina	Riedstr. 14, 8604 Hegnau
08.12.	Hunkeler Martha	Neuwiesenstr. 3, 8604 Volketswil
24.12.	Reutlinger-Leemann Rosa	Ifangstr. 35, 8604 Hegnau
26.12.	Flückiger-Schmid Mina	Bodenacherstr. 27, 8604 Kindhausen
29.12.	Kern-Kuratle Louisa	Im Bröchli, 8605 Gutenswil

1905

05.01.	Kaderli-Habegger Anna	In der Au 2, 8604 Volketswil
14.01.	Winkler-Maag Lina	Ifangstr. 4, 8604 Hegnau
26.04.	Gut-Hirt Martha	In der Au 2, 8604 Volketswil
24.05.	Ruggli-Hirt Johanna	Riethof 10, 8604 Hegnau
20.06.	Huber Hugo	Huzlenstr. 77, 8604 Volketswil, Wagerenhof
04.07.	Reutlinger Hans	8610 Uster, ZA: Jörg-Lehnher, Burgstr. 15, 8604 Volketswil
10.07.	Morf-Naef Louise	Bergheim, 8707 Uetikon am See
31.07.	Adam-Schmied Klara	In der Au 2, 8604 Volketswil
31.07.	Ruf-Steimen Henriette	Im Spiegel 5, 8486 Rikon-Tösstal
27.08.	Isler Hans	Riethof 10, 8604 Hegnau
26.09.	Vontobel-Frei Ida	Rütiwisstr. 17, 8604 Hegnau
21.10.	Ott-Donauer Bertha	Stationsstr. 21, 8604 Hegnau
09.11.	Langenegger-Kaufmann Bertha	Riethof 12, 8604 Hegnau
29.11.	Maurer Ernst	Pfäffikerstr. 8, 8604 Volketswil

1906

04.01.	Uetz-Böschenstein Gertrud	Senioren Pension Höfli, 8304 Wallisellen
--------	---------------------------	---

11.01.	Weber-Abegg Klara	In der Au 2, 8604 Volketswil
21.01.	Perservati Carolina	Bodenacherstr. 11, 8604 Kindhausen
20.02.	Labhart-Dütsch Anna	Eichstr. 6a, 8604 Volketswil
02.03.	Hauenstein-Müllhaupt Rosa	Brugglenstrasse, 8604 Volketswil
07.03.	Hagger-Schmid Rosa	Riethof 10, 8604 Hegnau
31.03.	Oberhänsli-Wagner Anna	im Amt 6, 8605 Gutenswil
10.05.	Brauch Emma	Holländerstr., 8707 Uetikon a.S.
09.07.	Wirth-Moser Martha	In der Au 2, 8604 Volketswil
24.08.	Denz-Floria Emilie	Stationstr. 39, 8604 Volketswil
22.09.	Schmid Bertha	Huzlenstr. 71, 8604 Volketswil
04.10.	Folprecht Georg	Riethof 12, 8604 Hegnau
25.10.	Storrer-Maag Rosa	Riethof 5, 8604 Hegnau
04.11.	Jörg Luitpold	Brugglenstr. 14, 8604 Volketswil
04.12.	Müller-Tinner Bertha	Rütiwisstr. 11, 8604 Hegnau
28.12.	Arter-Meier Ida	Büelstr. 2, 8604 Volketswil

1907

10.02.	Fahsing Friedrich	Burgstr. 6, 8604 Volketswil
02.03.	Schneider-Schmid Susette	Stationstr.25, 8604 Hegnau
22.03.	Locher-Böhler Klara	Grindelstr. 10, 8604 Hegnau
03.04.	Heimann-Buchser Hedwig	Lindenhof 13, 8604 Hegnau
18.05.	Ehrat-Kummer Margaretha	Eichstr. 2, 8604 Volketswil
19.06.	Hagedorn-Baltensberger Bertha	Wallbergstr. 31, 8604 Volketswil
01.07.	Vetter-Meier Lydia	Lendisbühlstr. 7, 8605 Gutenswil
07.07.	Schmid-Gut Bertha	In der Au 2, 8604 Volketswil
05.10.	Leuzinger-Gantenbein Frieda	Seewadelstr. 3, 8604 Volketswil

1908

03.01.	Formanek-Bosshard Rosa	Ifangstr. 11, 8604 Volketswil, ZA: Formanek René, 1214 Vernier
12.02.	Aegerter-Keil Ella	Altersheim Breitlen, 8634 Hombrechtikon
24.02.	Hablützel-Stauffer Helene	Stationstr. 44, 8604 Hegnau
26.04.	Heusser Ferdinand	im Gässli 9, 8604 Volketswil
27.04.	Maurer Walter	Claridenweg 14, 8604 Hegnau
09.05.	Stiefel Wilhelm	Riedstr. 1, 8604 Hegnau
13.05.	Schneider-Lonati Merope	Bachstr. 4, 8604 Hegnau
04.06.	Moldoveanu Ion	Steibruggstr. 2, 8604 Hegnau
11.06.	Heinzelmann Paul	Glärnischweg 10, 8604 Hegnau
06.07.	Weibel Ernst	Rigiweg 3, 8604 Hegnau
06.07.	Weibel-Krättli Sibilla	Rigiweg 3, 8604 Hegnau

- | | | |
|--------|-------------------------|--------------------------------|
| 13.09. | Meili Albert | Huzlenstr. 69, 8604 Volketswil |
| 11.12. | Dietrich-Furrer Gertrud | Ifangstr. 52, 8604 Hegnau |

1909

- | | | |
|--------|---------------------------------|--|
| 12.01. | Weilenmann Otto | Im Stutz, 8604 Volketswil |
| 14.01. | Stähli Adolf | Bachstr. 15, 8604 Hegnau |
| 15.01. | Frey-Piske Therese | Riethof 12, 8604 Hegnau |
| 24.02. | Brauch-Wegmann Bertha | Eichstr. 28, 8604 Volketswil |
| 17.03. | Roth-Zinderstein Fanny | In der Au 2, 8604 Volketswil |
| 05.04. | Vetter Albert | Lendisbühlstr. 7, 8605 Gutenswil |
| 22.05. | Brügger Jakob | Zürcherstr. 3, 8604 Hegnau |
| 08.06. | Brauch-Keller Elisa | Zürcherstr. 22, 8604 Hegnau |
| 30.07. | Schneider-Meisterhans
Hanna | Dorfstr. 4, 8605 Gutenswil |
| 30.07. | Wegmann Werner | Ifangstr. 7, 8604 Volketswil |
| 20.08. | Zuberbühler Lena | in der Au 2, 8604 Volketswil |
| 24.08. | Ochsner-Straub Laura | Altersheim Maiengarten, 8353 Elgg,
ZA: Marty Urs, Oberlandstr. 105,
8610 Uster |
| 26.08. | Hotz-Erb Karolina | Alters- und Pflegeheim, 8487 Zell |
| 14.09. | Schuberth-Gallati
Wilhelmina | Weiherweg 19, 8604 Volketswil |
| 26.09. | Nötzli-Keller Gertrud | im Zentrum 7, 8604 Hegnau |
| 15.10. | Zauner Johanna | Geerenstr. 40, 8604 Volketswil |
| 11.12. | Uhlmann-Sauter Betty | Weiherweg 13, 8604 Volketswil |
| 20.12. | Lenherr Gottlieb | Austr. 6, 8604 Volketswil |
| 21.12. | Ramseyer-Vock Maria | Schmidgasse 3, 8604 Volketswil |
| 26.12. | Müller-Langthaler Ludmilla | Birkenweg 5, 8604 Volketswil |
| 26.12. | Weilenmann-Boller Emma | Im Stutz, 8604 Volketswil |

1910

- | | | |
|--------|------------------------|---|
| 06.01. | Schneebeli Hans | Pfarrain 5, 8604 Volketswil |
| 11.01. | Mosimann-Hulliger Mina | Pfarrain 9, 8604 Volketswil |
| 13.02. | Schild Ernst | Erlenweg 4, 8604 Hegnau |
| 22.03. | Zimmermann Erwin | Eichstr. 29, 8604 Volketswil |
| 24.04. | Hinder Felix | Riethof 19, 8604 Hegnau |
| 03.05. | Heusser-Niederer Lilly | Im Gässli 9, 8604 Hegnau |
| 16.05. | Keller-Gardner Marion | Weiherweg 11, 8604 Volketswil,
ZA: Keller Alfred, Grundhaldenstr.,
8303 Bassersdorf |
| 16.05. | Zwicky-Wiederkehr Emma | Sunnebüelstr. 53, 8604 Hegnau |
| 07.06. | Fischer-Roth Frieda | Austr. 2, 8604 Volketswil |
| 18.06. | Pfister Walter | Usterstr. 13, 8604 Hegnau |
| 12.07. | Feurer Willy | in der Au 3, 8604 Volketswil |

16.07.	Angst-Wettstein Gertrud	Pfäffikerstr. 5, 8604 Volketswil
17.09.	Stiefel-Bär Margaritha	Schmiedgasse 4, 8604 Volketswil
19.09.	Temperli Willi	alte Schulhausstr. 6, 8605 Gutenswil
02.10.	Schwendener-Roth Lisette	Ifangstr. 37, 8604 Hegnau
16.10.	Schneebeli-Schenkel Rosa	Pfarrain 5, 8604 Volketswil
30.10.	Weinberger Karl	Rütiwisstr. 5, 8604 Volketswil
23.12.	Lamprecht-Jäger Rosina	Lindenhof 13, 8604 Hegnau

