

Us eusere Walder Heimet

Redaktion: Urs-Peter Zingg, Dorfchronist

Nr. 216, Juni 2004

Die Geschichte der Bahnhofstrasse

(Teil 1)

Urs-Peter Zingg

Weitsicht oder Zwang?

Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Bahnhofstrasse in Wald kommt immer wieder die Pioniertat der damaligen Walder ins Gespräch. Den risikofreudigen Handwerkern und Gewerbetreibenden sei es zu verdanken, dass Wald eine der schönsten Bahnhofstrassen in der Umgebung besitze. Nur der Weitsicht und dem Unternehmergeist von damals sei es zuzuschreiben, dass eine Einkaufsstrasse dieses Ausmasses erbaut werden konnte.



Die Eingeweihten wissen aber schon lange, dass diese Geschichte so nicht stimmt. Der Wagemut sowie die Pioniertat der Walder Gewerbetreibenden ist nur die eine Seite. Der eigentlich unerwünschte Standort des neuen Bahnhofs aber war es in Wirklichkeit, der den Bau dieser Strasse notwendig machte. Und warum der Bahnhof an einen Ort gestellt wurde, der weitab vom Dorfzentrum, in unwirtlichem, teilweise sumpfigen Gelände lag, wo die Kinder von damals noch Kребse

und Mölche fingen, ist eine hochinteressante Angelegenheit.

Wir möchten sie in zwei Teilen erzählen, damit auch der Anfang einer Geschichte bekannt ist, welche mit der Erstellung der neuen Bahnhofstrasse dieses Jahr eine vorläufige Fortsetzung findet.

Wald erlebt Aufschwung

Wir schreiben das Jahr 1873. Wald, das verschlafene Dorf hinter dem Bachtel erlebt eine unglaubliche Entwicklung. Webereien, Spinnereien schiessen wie Pilze aus dem Boden, Leute ziehen ins Tal und das Dorf vergrössert sich in nur wenigen Jahrzehnte sprunghaft. Nur die Verbindungen zur neuen Textilmetropole sind nicht ideal. Immer noch bildet das schmale Jonatobel ein Hindernis Richtung Rüti und zur Stadt Zürich.

Zufahrten gesperrt

Erst 1846 nämlich wurde die Strasse entlang der Jona nach Rüti gebaut, trotz grössten Bedenken und Widerständen.



Aber diese Verbindung war alles andere als optimal. Im gleichen Jahr wurde sie bereits ein erstes Mal überschwemmt. Felsstürze, Erdbeben machten sie immer wieder unpassierbar und Eis und Schnee verhinderten im Winter oft ein Durchkommen durch die schattige, kalte Schlucht.

Eisenbahn als Lösung

Mit dem Erstellen der ersten Eisenbahnlinien grassierte ein eigentliches Eisenbahnfieber in unserem Land. Jetzt eröffnete sich auch für das Dorf hinter dem Bachtel eine neue Perspektive zur Lösung seiner Verkehrsprobleme: Eine Eisenbahn nach Rüti!



Jedermann überlegte sich, was wohl eine Eisenbahn in unserem Dorf für Auswirkungen auf die zukünftige Entwicklung haben könnte.

In der Lokalzeitung wurden utopische Projekte vorgestellt: Wald–Winterthur als gegebene Variante, Wald–Laupen–Uznach–Chur–Splügen oder Wald–Laupen–Ricken–Wattwil waren nur einige der Ideen, welche in den Köpfen

der zukunftsorientierten Walder auf-tauchten. Man war sich im Klaren: Wenn schon eine Bahn, dann sollten Ausbaumöglichkeiten für den Anschluss an die weite Welt geplant werden.

Pläne Wald–Rüti Bahn

Vordringlichste Aufgabe aber war für den Grossteil der realistischen Walder Bewohner die Errichtung einer Bahn nach Rüti. Finanzielle Erwägungen gaben dabei den Ausschlag: Man wollte erst einmal den Anschluss an die finanzstarken Gemeinden des Zürcher Oberlandes und die Stadt sicherstellen.

Dabei tauchten plötzlich interessante Vorschläge für die zukünftige, lokale Linienführung auf: Rüti–Laupen mit Tunneldurchstich durch den Batzberg bei Kraueren-Ziegelhütte, um die Grundtalschlucht zu umgehen. Rechte Jonaseite südlich des Bachtels mit Bahnhof im Hinterdorf und späterer Weiterführung als Zahnradbahn bis Ried.



Oder eine Verbindung über Garwied–Oberdürnten nach Hinwil mit Fortsetzung nach Effretikon. Sogar ein Bachteldurchstich wurde in Erwägung gezogen.

Konkrete Massnahmen

Am 22. Oktober 1871 wurde dann im «Ochsen» in Wald eine Versammlung abgehalten, bei der sich 160 Bürger

von Wald, Rüti und Fischenthal versammelten. Dabei wurde ein Komitee gewählt, bestehend aus 5 Mitgliedern: H. Hotz, Fabrikant, Wald, (Besitzer der Spinnerei Lindenhof und Weberei Wellenwaag), Gemeinderat J. Schaufelberger (Fabrikant im Spittel), Notar Hasler aus Wald, aus Rüti H. Bühler-Honegger (in der Firma Kaspar Honegger, Joweid) und Nationalrat J.J. Keller, Fabrikant aus Gibswil. Dieses Komitee musste die Projektierung der Wald–Rüti Bahn vorantreiben und um eine Konzession beim Regierungsrat ersuchen. Vorsichtshalber plante und beantragte man auch gleich eine Linie bis zur Kantonsgrenze in Laupen, falls der Anschluss nach Italien über Uznach Tatsache werden sollte!

Die Pläne für die Wald–Rüti Bahn, welche dann durch zwei Bahningenieure ausgearbeitet wurden, sahen vor, dass man auf der rechten Seite der Jona, von Rüti her kommend, über Tann–Eichholz immer am oberen Rand des Jonatobels bleibend, die Strecke anlegen wollte. Erst bei der Tobelmühle, hinter der heutigen Kläranlage am Dorfeingang, sollte dann die Jona überquert werden.



Von dieser Überquerung heisst es, dass die Brücke über die Jona und die Strasse 9–10 Meter hoch sein sollte, falls für den Bahnhofstandort die Wiese beim Hotel «Ochsen» gewählt würde. Wenn dagegen der Bahnhof

in den «Spittel» verlegt werden sollte, dann würde die Brücke etwas niedriger und kürzer werden.

Das Trasse selbst wäre vom Bahnhof Rüti bis zum Bahnhof Wald 6,2 Kilometer lang und hätte eine durchschnittliche Steigung von 2 Prozent.

Die Fahrt von Wald nach Rüti sollte maximal 15 Minuten dauern. Vorgesehen waren pro Tag 5 Züge her und 5 Züge hin. Die Gemeindebeteiligungen betragen total 300 000 Franken, wovon Wald 140 000 Franken beisteuern sollte.



Die Frage des neuen Bahnhof-Standortes sollte ausdrücklich der Wahl der Stimmbürger von Wald überlassen bleiben, hiess es in den Bestimmungen, aber auch, dass bei der Wahl dieses Standortes gewährleistet sein müsse, dass ein Anschluss an die Töss-talbahn möglich wäre. Diese Bahnverbindung existierte nämlich seit 1871 bereits bis Bauma. Jetzt machte man sich daran, die Lücke zwischen Bauma und Wald–Rüti zu schliessen.

Streit im Dorf

Es wird vermutet, dass vor allem der dem Komitee angehörende J.J. Keller, Nationalrat von Gibswil und grosser

Förderer der Tösstalbahn, darauf bestanden hatte, diese Bestimmung in den Vertrag aufzunehmen.



Diese beiden Abmachungen, einerseits die Selbstbestimmung, andererseits die Forderung auf einen Anschluss an die Tösstal-Linie, sollten sich in naher Zukunft noch als schwerwiegendes Problem erweisen, welches das Dorf in eine Krise stürzten aber auch die Entwicklung massgebend prägen sollte.

Ein Rädchen zu wenig

Plötzlich bestand das Dorf Wald nur noch aus Eisenbahnextperten. Jedermann wusste nun genau, warum nur der Spittel in Frage kommen musste oder warum nicht. Da sich diese «Fachleute» intensiv in den damaligen Zeitungen des Zürcher Oberlandes äusserten, ist das «Volksblatt» jener Zeit übervoll mit Eisenbahnkommentaren. Stellvertretend für alle diese Publikationen in der Lokalpresse lassen wir einen dieser Bahnexperten zu Wort kommen:

Im «Volksblatt vom Bachtel» ist letztlich in einigen Artikeln klar dargetan worden, auf welchen Umwegen Wald sich schliesslich seine natürlichste und billigste Eisenbahnlinie nach Rütli auf zweckmässigste Art zu sichern wusste.

Dagegen scheint es mir, dass auf eine Fortsetzung dieser Linie auch gar zu grosse Erwartungen gesetzt werden. Wenn zum Beispiel diesseits vom Bachtel es jemandem einfallen wollte, eine Transitlinie von Uznach her nach Winterthur anzustreben, am Bachtel vorbei etwa in der Höhe vom Hasenstrick und Wernetshausen nach Bäretswil-Bauma, von dem würde man glauben, er hätte ein Rädchen zu wenig im Gehäuse.



Die Wasserscheide bei Ried liegt nämlich 765 Meter hoch, genau wie die Häuser im Hasenstrick und noch etwa 100 Fuss höher als die Häuser von Wernetshausen. Der höchste Übergang der Vereinigten Schweizer Bahnen bei Betzholz liegt ca. 540 Meter hoch. Nimmt man immerhin an, man könnte mit einem Tunnel im Ried, den höchsten Übergang auf etwa 750 Meter herab zwingen, so bleibt gegenüber Betzholz immer noch eine Höhendifferenz von 210 Metern. Also hätte man von Winterthur aus (ca. 440 Meter) über Fischenthal und Wald nach Uznach mehr als die doppelte Höhe zu überschreiten, gegenüber der derzeitigen Verbindung und könnte dadurch die ganze Entfernung um höchstens einen Viertel abkürzen. Warum diese Bahn von Winterthur, einer solchen durchs

Kempttal gegenüber, so auffallend unterstützt wird, ist höhere potenzierte Eisenbahnpolitik, die nicht jedem gewöhnlichen Menschenkind verständlich ist.

Finanzielle Erwägungen

Vorerst kümmerten sich allerdings sehr viele Leute nicht um eine allfällige Weiterführung der Bahnlinie nach Bauma. Immer wieder wurden finanzielle Aspekte in den Vordergrund geschoben und die kostengünstige Wald-Rüti Variante favorisiert.

Darum kam für viele nur ein Standort in der Dorfmitte in Frage. Das führte zu Streitereien unter den Gewerbetreibenden und Wirtsleuten: Der Wirt zum «Althaus» in der Nähe des Spittels wettete über einen allfälligen Bahnhofbau beim «Ochsen» und der Ochsenwirt scharte die Leute um sich, welche den Spittelstandort bekämpften. Der Apotheker Schoch sodann hoffte auf die Variante Hinterdorf, wäre er doch dann mit seiner neu erbauten Apotheke in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs gelegen.

Standort Spittelwiese: Tunnel in Gibswil

Zum Standort Spittel wurden folgende Bedenken geäussert:



Eine allfällige Fortsetzung nach dem Tösstal würde nur möglich mit einer Steigung von durchschnittlich 30 Promille. Weil das technisch nicht lösbar ist, müsste dann im

Raum Ried–Gibswil statt einer Station ein Tunnel gebaut werden, weil man die erforderliche Höhe nicht erreichen kann. Die Geleiseanlagen für die Kreuzung der Züge aus dem Tösstal und die Abzweigung nach Laupen, ferner das Stationsgebäude, der Güterschuppen, die Lokomotivbehälter, die Wasserpumpen hätten keinen Platz. Kein Platz auch für die grossen Haufen Steinkohlen für die Dutzend Fabriken und für den Vorrat von Kisten und Fässern aller Art. Ferner befürchtet man, dass kein Raum mehr wäre für die Vergrösserung des Dorfes, für Strassenbauten und Häuserreihen. (Volksblatt 1874)

Trotzdem war die Variante Spittel die favorisierte. Die vorgebrachten Bedenken versuchte man zu zerstreuen, indem man die Bahn in weitem Bogen vom Hinternord her über die Ochsenwiese zum Spittel führen wollte, wo ein Kopfbahnhof entstehen sollte. Die damals noch unverbaute Wiese beim Hotel Ochsen bot die Möglichkeit, grosszügige Geleisebauten mit Anschlüssen nach Laupen oder Gibswil zu realisieren.

Tösstal nicht vergessen

Von Leuten, die wieder ernsthaft an die Fortsetzung der Bahn ins Tösstal dachten, kam jetzt plötzlich der Standort Schlipf–Platte ins Spiel.

Man rechnete aus, dass von hier aus der Anschluss von der Höhendifferenz her gewährleistet wäre. Zudem könnte das Dorf weiter ausgebaut werden und die Schlipfstrasse würde eine sehr gut Verbindung vom Bahnhof ins Dorfzentrum geben.

Zum Vorschlag Platte schreibt der Gemeinderat daraufhin im «Volksblatt»: *Der Gemeinderat Wald beantragt der Gemeindeversammlung einstimmig, die Spittelwiese als Bahnhofplatz für die Linie Wald Rüti festzusetzen. Er stützt sich dabei auf ein Gutachten, das Herr Ingenieur Dardier abgegeben hat. Es ist namentlich zu bemerken, dass, durch Anlage des Bahnhofes auf der Platte, in der Riedwies nur eine grössere*



Höhe von 6 Metern erreicht würde als vom Spittel aus, während die Mehrkosten mehrere Hunderttausend betragen.

(Man plante damals, über die Brüglen nach Gibswil zu gelangen)

Beschluss: Bahnhof Spittel

So kam es dann, wie es kommen musste: Die Walder Stimmbürger beschlossen, dass der neue Bahnhof in das Gebiet Spittel verlegt werden sollte. Damit war die Sache für viele Walder erledigt. Sie hatten aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht: Vom Spittel aus war ein Anschluss Tösstal praktisch unmöglich und das war eben eine der Bedingungen, welche man eingegangen war.

Und damit waren viele massgebende Leute nicht einverstanden. Wie weiter?

An unsere Gönner

Im «Zürcher Oberländer» vom 10. April 2004 wurde die Bilanz des Heimat-Museums-Fonds publiziert. Dabei konnte der Eindruck entstehen, als ob der resultierende Gewinn fast ausschliesslich aus Spenden an die «Walder Heimat» erzielt worden wäre.

Wir legen Wert auf folgende Feststellung. Das gute Resultat in der Jahresrechnung 2003 ist auf drei Faktoren zurückzuführen:

- 1. Zins aus dem beträchtlichen Fonds-Guthaben**
- 2. Spenden ans Museum**
- 3. Erträge an die «Walder Heimat»**

Dazu ist noch festzuhalten, dass ab diesem Jahr die Druckkosten nicht mehr zur Hälfte von der Druckerei übernommen werden, sondern ganz zu Lasten der «Walder Heimat» gehen.

Wir möchten vermeiden, dass der Eindruck entsteht, mit Ihren Spenden liessen sich unverhältnismässige Gewinne erzielen.

**Max Krieg
Medienverantwortlicher
Gemeinde Wald**

Heimatmuseumskommission, 8636 Wald

Präsidentin: Rita Hessel, Bahnhofstrasse 15

Tel. 055 246 12 03

Silvester-Chlausen/Bräuche: Max Züger, Mürtschenstrasse 14

Tel. 055 246 35 51

Umzüge: Hermann Hess, Bühl, Gibswil

Tel. 055 246 13 53

Material: Kündig Daniel, Hiltisberg

Tel. 055 246 59 83

Ausstellungen: Verena Stühlinger-Bachmann, Sunnehaldeweg 2

Tel. 055 246 20 18

Medien: Jakob Brändli, Im Ferch 31

Tel. 055 246 20 70

Chronik und Heimatblatt: Urs-Peter Zingg, Sunnehaldeweg 5

Tel. 055 246 28 49

Sekretariat: Johanna Sutter, Gemeindeverwaltung

Tel. 055 256 51 24

Heimatmuseum:

Tel. 055 246 43 88

Gemeindeverwaltung:

Tel. 055 256 51 11

Postcheck: Finanzverwaltung, 8636 Wald, Konto: 80-5057-2

Vermerk: Chronik/Heimatmuseum

Postadresse: Postfach 430, 8636 Wald