

Us eusere Walder Heimet

Redaktion: Urs-Peter Zingg, Dorfchronist

Nr. 217, September 2004

Die Geschichte der Bahnhofstrasse

(Teil 2)

Urs-Peter Zingg

So war's ... vielleicht

Februar 1873. Gibswil, Weberei Keller.

Ungläubig legte Johann Jakob Keller die Ausgabe des «Volksblatt vom Bachtel» zur Seite.

Mehrmals hatte er die Mitteilung gelesen, die in knappen Worten kundtat, dass die Gemeinde Wald als Standort für den Bahnhof der geplanten Eisenbahn endgültig die Spittelwiese vorgeschlagen hatte.

Das hiess, dass die Verbindung nach Gibswil endgültig verunmöglicht würde. Aber einfach so würde er das nicht hinnehmen:

Er war es doch, dem es gelungen war, die Zürcher Kantonalbank ins Leben zu rufen, der als Nationalrat landesweite Verbindungen hatte und auch gewillt war, diese auszuspielen. Er hatte auch schon als knapp Zwanzigjähriger die Fabrik seines Vaters vor dem Ruin gerettet, und er hatte als blutjunger Gemeindepräsident von Fischenthal mit einem Aufruf an alle Oberländer Gemeinden die Gemeindefinanzen saniert. Und bis heute war er die treibende Kraft im Vorstand der Wald-Rüti-Bahn gewesen.

Und jetzt das?

Er nahm seinen Hut, schlüpfte in den Wintermantel und stapfte durch den knietiefen Schnee gegen das Ghöch hinauf, so wie er es immer tat, wenn ihn etwas beschäftigte. Hier oben

konnte er seine Gedanken ordnen, hier wurde sein Kopf frei.

Er schaute in die nahen Glarner Alpen. Sah, dass die Linthebene und das übrige Oberland unter einer Nebeldecke lag. Ob wohl dieser Nebel seinen Walder Freunden den nötigen Weitblick für die Probleme der Zukunft raubte.

Sein Dorf Fischenthal aber, das nicht zuletzt dank ihm einen grossen Aufschwung genommen hatte, das zurzeit sogar mehr Einwohner zählte als



Rüti, sein Dorf sollte jetzt wegen dieser Uneinsichtigkeit verkehrstechnisch von der Aussenwelt abgeschnitten werden. Denn das war ihm klar: Nie und nimmer würde es eisenbahntechnisch machbar sein, vom Spittel aus, vom tiefsten Punkt des Dorfes Wald, eine Bahnstrecke auf die Gibswiler Höhe zu bauen.

Aber das war nur die eine Seite des Problems. Erkannten denn die Walder andererseits nicht, welch wertvolles Bauland sie da hergaben.

Da war sie doch wieder, diese bewahrende Mentalität der Walder Bevölkerung die bewirkte, dass sie keine Initiative und Innovation entwickelte: Land für einen Bahnhof zu verschleudern! Wo doch der Urenkel seines Fabrikantenfreundes Johannes Honegger in 150 Jahren sein Hollyforest bauen möchte, das reiche, intellektuelle und urbane Leute in die Oberländer Gemeinde bringen würde, welche dank ihren hohen Einkommen dem Dorf zu neuem Aufschwung verhelfen könnten.

Er schaute ein letztes Mal hinüber zum Glärnisch, in die Weite der Vor-alpen, dann kehrte er um und schritt schnurstracks heimwärts:

Einen Leserbrief wollte er schreiben, jetzt gerade. Das würde der Anfang sein. Der Anfang einer Aktion, die schliesslich dazu führen musste, dass der Bahnhof Wald an einem Ort gebaut würde, von dem aus die bahntechnische Verbindung ins Tösstal gewährleistet und Wald von seiner Entwicklung her nicht blockiert wäre.

Ein Leserbrief 18.2.1873

Es trifft sich häufig, dass im Lande drunten Nebel ist, während dröben in den Bergen die Sonne scheint. So sehe auch ich heute, wo ich diese Zeilen schreibe, von der «Gibschweiler Höhe» weit über-

Wald hinaus und hoffe, diesen aus-
sichtigen Standpunkt noch einige
Zeit mit Erfolg behaupten zu
können, trotz allfälliger Missgunst
derer, die mit mir brechen wollen,
wo nichts zu brechen ist, weil
zwischen ihnen und mir auch
keine Verbindung bestand.

Mit aller Gemütsruhe schaue ich
dem Gang der Dinge zu, und er-
achte, dass im gegenwärtigen
Augenblick die Zeitungspolemik
eigentlich leeres Strohdreschen
heisst.

Den Vorwurf der Intrige, womit
die Vereitelung des Projekts Wald-
Rüti unsererseits beabsichtigt wer-
de, weise ich als eine Gemeinheit
zurück und hoffe, dass ein solcher
eisenbahnpolitischer Selbstmord
mir von allen denen nicht zu-
getraut werde, welche sich er-
innern, dass ich einer der Ersten
war, die dieses Projekt zu Tage
förderten.

Beim Vertragsabschluss mit den
Vereinigten Schweizer Bahnen in
St.Gallen war ich nicht, weiss
aber, dass auf der das Konzes-
sionsgesuch begleitenden Karte
zwei Stationen, die eine beim
Ochsen und die andere beim
Spittel eingezeichnet sind und
dass weder «Herr Schoch noch
Herr Keller noch Herr Wethli (Bau-
ingenieur)» den Spittel jemals für
günstig angesehen. ... Wenn der
Staat, wenn alle Gemeinden des
Tösstals bis Winterthur so enorme
Opfer auszugeben bereit sind für
die durchgehende Linie, so hat
Wald auch diese Interessen zu
hören und es steht Herr Schoch
in vollstem Recht als Repräsen-
tant der Fischenthaler, welche
mit einem Gesamtopfer von über
500 000 Franken hoch über den
reichen Waldern stehen, das wenig
freundnachbarliche Benehmen
dieser Letzteren zu kennzeichnen.
Ich wiederhole, dass sich um Wald

besser geeignete Lokalitäten für
eine Station ermitteln lassen,
wenn man will und dass für die
zukünftige Entwicklung Walds
besser gesorgt wäre, wenn die



ganze Spittelwiese der Bauspekula-
tion zur Verfügung gestellt wür-
de behufs Anlage von 2 Paral-
lelstrassen und 3–4 parallelen
Häuserreihen vom Spittel bis in
die Ochsenwiese, überzeugt, dass
die Anlage eines solchen städti-
schen Quartiers einer unterneh-
menden Baugesellschaft reichen
Zins abwerfen würde.

(Keller redet 1873 vom gleichen
Land wie Andreas Honegger in
seinem Interview in der WAZ Nr.
108/109 vom Juli 2004.)

Wahre Gründe: Angst und Finanzen

Die Mehrheit der Walder Bevölke-
rung favorisierte damals den Stand-
ort Spittel hauptsächlich aus zwei
Gründen: Aus Angst, dass durch eine
weitere Verzögerung das Projekt
Wald-Rüti gefährdet sein würde und
man mit leeren Händen dastehen
könnte, und aus Furcht vor den ent-
stehenden Mehrkosten, welche eine
Weiterführung der Bahnlinie nach
Fischenthal mit sich bringen wür-
den.

Genau über diesen Mehraufwand
aber herrschte in Wald völlige Un-
klarheit. Einerseits war von Staats-

seite her nämlich bereits ein Beitrag
zugesichert worden, falls die Strecke
Bauma-Wald realisiert würde, ande-
rerseits hatte man sich auch vertrag-
lich verpflichtet, an diese Linie
160 000 Franken zu zahlen. Darum
tauchte jetzt das Argument auf, dass
man an die Wald-Rüti-Bahn lediglich
100 000 Franken zu bezahlen hätte
und der Verkehr Richtung Rüti-
Zürich denjenigen Richtung Tösstal
um das Zehnfache übersteige.

Was man in Wald zu jenem Zeitpunkt
nicht wusste, war die Tatsache, dass
der bereits erwähnte Johannes
Schoch von Fischenthal, der in Ita-
lien zu Reichtum gelangt war, sich
nochmals bereit erklärt hatte, mit
erheblichen Geldbeträgen allfällige
Unkosten einer Bahnlinie zu seinem
Heimatort zu decken.

Zudem wurde zum Zeitpunkt der Ab-
stimmung immer noch über das un-
realistische Projekt diskutiert, das
die Bahn rechts der Jona, also über
die Brüglen-Riedwies-Jonathal nach
Gibswil führen würde.



Die TTB handelt, Wald reagiert

Obwohl aus Wald Zweifel ange-
meldet wurden, ob die Tösstalbahn
überhaupt jemals von Winterthur
her realisiert werden könnte, machte
diese Gesellschaft ernst:

– Der Bau der Strecke Winterthur-
Bauma wurde vorangetrieben.

- An einer Generalversammlung der Tösstalbahn-Gesellschaft wurde beschlossen, die Konzession Wald–Bauma zwecks Verlängerung der Bahnlinie bis Wald zu übernehmen.
- Am 2. November 1873 beschloss der Stadtrat Winterthur, 50 000 Franken an die Strecke Wald–Rüti zu bezahlen.

Da ausserdem die Finanzhilfe durch den «Mailänder Schoch» publik wurde, kam man in Wald in Zugzwang: Man musste sich jetzt plötzlich doch ernsthaft mit einer Weiterführung der Linie ins Tösstal befassen.

Am 10. Dezember 1873 schickte der Gemeinderat eine Abordnung nach Bern, wo über die Trasse-Frage verhandelt wurde. Über diese Verhandlungen mit dem eidgenössischen technischen Büro war aus der Zeitung nur soviel zu erfahren:

Zuvorkommend und mit bekannter Liebenswürdigkeit erklärte sich Herr Blonitzki, Chef des technischen Büros, bereit, die Pläne der Abordnung vorzulegen. Leider ist es noch nicht erlaubt, spezieller auf die Sache einzugehen. Das aber kann den Bürgern jetzt schon bemerkt werden, dass der Plan über die Bahnhofanlage ein vorzüglicher ist, und mit besonderer Berücksichtigung der Anschlussverhältnisse, die Interessen der Gemeinde in weitgehender Weise wahrt.

Standort Nordholz im Blickpunkt

Was bis dahin anscheinend eine lokale Angelegenheit der Gemeinde Wald gewesen war, verlagerte sich plötzlich auf eine andere Ebene. Der Bund erliess zur Planung des damaligen Eisenbahnbooms nämlich die Gesetzesbestimmung, welche nur Subventionen zusprach an

Eisenbahnbauten, welche den Verkehrsinteressen eines grösseren Landesteiles dienten. Da das kurze Teilstück Wald–Rüti diese Bedingung jedoch nicht erfüllte, war von dieser Seite her kein finanzieller Zustupf mehr zu erwarten.

Jetzt wurde die ganze Trasse-Frage und damit auch die Standortsuche primär eine Angelegenheit zwischen den Gesellschaften der «Tösstalbahn» einerseits und der «Wald–Rüti-Bahn» andererseits.

Zudem tauchte erstmals eine Linienführung auf, die man bis anhin gar nie in Betracht gezogen hatte:

Durch eine mögliche Bahnhofverlegung zum Nordholz konnte die Bahnlinie an die äussere Peripherie des Tales gedrückt werden. Dadurch wurde die Strecke zwar länger, die Steigung aber geringer.

Vor allem verschwand das Problem der Brüglen-Steigung einerseits und andererseits war kein Tunnel mehr nötig, der oberhalb des Jonatals durch die Moräne bei Ried hätte errichtet werden müssen.



So konnte ein viel kürzerer Tunnel unter der Kühweid geplant werden und vor Gibswil war lediglich ein Einschnitt bei Raad notwendig.

Wald stur: «Wir bestimmen!»

Jetzt ging aber die Flut der Leserbeiträge im Volksblatt einerseits und das Gerangel in der Bevölkerung andererseits erst recht los: Ein Bahnhof so weit weg vom

Dorf? Da ging man doch besser gleich zu Fuss:

Was isch au mit de Iisebahn vom Pilgerstäg uf Wald?

Es frögt e fange jedermann was goht ächt öppe bald?

So mänge möcht gern neime hii, doch lauft er gar nüid gern, und wartet eisig no e chli ich warte scho sit fern.

De Bahnhof wünsch ich nächer zue suscht stiig I erscht nüid ii

Is Hindernord bruuchts gar viil Schue

und mir wänd gspare sii.

(Leserbeitrag, Volksblatt 1873)

Andere bezeichneten den Standort Nordholz schlicht als «totgeborenes Kind».

Den Höhepunkt der Auseinandersetzung bildete aber die Gemeindeversammlung, an der man die schon längst fällige und auch zugesicherte Aktienbeteiligung an die Tösstalbahn nicht bewilligen wollte mit der Begründung, die T.T.B. habe 3 Monate Zeit, um den Nachweis zu erbringen, dass das Baukapital der Linie Winterthur–Wald gedeckt sei.

Da dies durch die Einzahlungen aller Gemeinden entlang der Tösstallinie und die zusätzliche Riesensumme von Johannes Schoch aus Fischenthal aber schon längst realisiert war, war dies offensichtlich eine Trotzreaktion einiger Walder Stimmberechtigter. (Damals nur Männer)

Aus Protest und Empörung darüber traten Gemeindepräsident Reimann und Gemeinderat Zangger zurück.

Der Bezirksrat akzeptierte die Rücktritte nicht und erklärte die Abstimmung aus rechtlichen Gründen für gesetzwidrig. Es kam zu einer Neuauflage der Gemeindeversammlung.

Am 20. März 1874 wurde dann dem Geschäft mit grossem Mehr zugestimmt und die Blamage abgewendet.

Die neue Bahnhofstrasse

Jetzt stand der Vollendung des Bauwerks nichts mehr im Weg. 1875, bereits ein Jahr später, wurde die Strecke Winterthur–Bauma eingeweiht.

Noch hatte Wald aber ein Problem: Der Bahnhof stand weitab in sumpfigem Gelände am Waldrand des Nordholzes. Die letzten Häuser des Dorfes standen an der Breitengasse, dazwischen lag eine Senke, dann Sumpf, Niemandsland.



Es standen drei Zufahrtsstrassen zur Station zur Diskussion.

1. Eine neue Strasse von Spörris Bürohaus (heute Heimatmuseum) in fast gerader Linie zum Bahnhof.
2. Zur bestehenden Rütistrasse vom Gasthof Ochsen aus quer ansteigend direkt bis zum Bahnhof, was jedoch eine starke Steigung bedingt hätte.
3. Von der Unterführung unter der neuen Bahnlinie (heute Kreuzung bei «Zürcherhof»-«Felsenau») praktisch parallel zur Bahnlinie ansteigend bis zum Bahnhof zurück.

Aus verschiedenen Gründen (Kosten, Expropriation, Steigung) entschied man sich für die Variante 1, umso mehr, als sich die Primarschule grosszügig entschieden hatte, den benötigten Boden entlang des Krauschulhauses (heute Gemeindehaus) abzutreten.

Am 5. Juli, wenige Tage nach dem Beschluss zur Erstellung, wurde der Bau der Strasse in Angriff genommen.

So kamen die Walder zu ihrer Bahnhofstrasse: Ungewollt, als Resultat einer langen Auseinandersetzung welche aber zuletzt auf Bundesebene entschieden wurde. Was wohl geschehen wäre, wenn Wald alleine das Sagen gehabt hätte?

Zwei Einweihungen in 2 Wochen

Am 28. September wird dann die Wald–Rüti-Bahn eingeweiht. Erst 14 Tage später die Tössthalbahn.

Anlässlich der Einweihungsfeier sitzt Nationalrat Keller aus Gibswil im vollbesetzten «Schwert»-Saal zwischen Direktor Wirth, Generaldirektor der Vereinigten Schweizer Bahnen, und Regierungsrat Walder. Während die Militärmusik Laupen rassige Märsche spielt, wandern seine Gedanken noch einmal zurück in jene Wintertage, als er sich geschworen hatte, den Kampf um einen Eisenbahn-Anschluss für sein Dorf nicht aufzugeben. Wieviel hat er sich doch anhören müssen. Wie oft wurde er beschimpft und diffamiert. Eigensinn wurde ihm vorgeworfen, Sturheit und Egoismus.

Das alles gilt jetzt nichts mehr. Stolz und Zufriedenheit erfüllen ihn, weiss er doch um seinen grossen Einfluss bei der Realisierung des Bahnprojektes.

Als dann die Reihe an ihn kommt, etwas zu sagen, da verliert er nicht viele Worte. Wie immer redet er in seiner Sprache: ... *so isch d'Wiedererwägig bi der Bahnhofalegig z'Wald bsunders guet gsi, suscht hett mer zletscht nüd chöne de Aaschluss ermögliche, uf Fische-thal hindere z'fahre.*

Ich han scho gwüsst, das mer zur Uusfüerig vo sonige Werch zweierlei bruucht: uf einere Siite s'Muul und uf de andere s'Geld.

S'erscht han ich gliiferet und s'letschter en Andere.

Lang anhaltender Beifall zeigt, dass die anwesenden Gäste seine Worte wohl verstehen und seine Verdienste um die Bahn anerkennen.

Während er sich setzt, denkt er an die Zusammenarbeit, die letztendlich alles möglich gemacht hat, und beim Gedanken, dass beispielsweise der Bahnhof Wald Eigentum der Tösstalbahn «TTB» ist, während das Rollmaterial der «Wald–Rüti-Bahn» gehört, muss er doch etwas schmunzeln.

Heimatmuseumskommission, 8636 Wald

Präsidentin: Rita Hessel, Bahnhofstrasse 15

Tel. 055 246 12 03

Silvester-Chlausen/Bräuche: Max Züger, Mürttschenstrasse 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