

Us eusere Walder Heimet

Redaktion: Urs-Peter Zingg, Dorfchronist

Nr. 220, Juni 2005

Bahnhofstrasse: Bau und Bedeutung

Urs-Peter Zingg

Die Frage des Bahnhofstandorts war geregelt. Der Bahnbau ging zügig voran. Es fehlte jetzt nur noch eine Verbindung vom Dorfzentrum zum entfernten Stationsgebäude. Die Beseitigung der letzten Hindernisse, die Realisierung und die Bedeutung dieser Strasse sind eine Geschichte für sich.

Das letzte Hindernis

Erst am 2. Februar 1876 wurde den interessierten Stimmbürgern von Wald das Projekt «Bahnhofstrasse» erstmals vorgestellt.

Eine Strasse vom Dorfzentrum her schien die vernünftigste und auch sinnvollste Lösung. Die beiden anderen Vorhaben, vom Ochsen oder von der Laupenstrasse her, waren einerseits durch die grossen Steigungen, andererseits durch die weiteren Distanzen nicht befriedigend.

Die geplante Strasse sollte 20 Fuss breit sein (ca. 6 Meter) mit 8 Fuss (ca. 2 Meter 40 Zentimeter) breiten Trottoirs auf beiden Seiten.



Bei der favorisierten Variante, gab es aber ein grosses Fragezeichen:

Das Problem der Landabtretungen gab einiges zu reden.

Das Hauptproblem lag dabei auf Seite der Schulgemeinde.



Ihr Schulhaus (das heutige Gemeindehaus) stand nämlich im Gebiet, durch welches die Strasse führen sollte. Hätte sich die Schulversammlung damals gegen eine direkte Verbindung durch ihr Land entschieden, würde heute unser Dorf anders aussehen.

Der positive Entscheid

Bereits 14 Tage nach der erstmaligen Orientierung der Öffentlichkeit über die neue Verbindung zum Bahnhof, fand die entscheidende Versammlung der Schulgemeinde statt, an welcher über Gelingen oder Scheitern entschieden wurde.

Dank eines ausführlichen Berichts im «Volksblatt» wissen wir, wie sich diese entscheidende Versammlung abgespielt hat, damals am 16. Februar 1876:

Die Schulgemeinde war auf letzten Sonntag(!) zu einer ausserordentlichen Versammlung ins Schulhaus eingeladen.

Das Haupttraktandum: Unentgeltliche Landabtretung oder nicht? war es, welches seit einiger Zeit die Gemüter beunruhigte und jetzt die Stimmberechtigten in ungewohntem Masse herbeilockte

Dicht angefüllt waren die untersten Räume des grossen Lehrzimmers und immer noch kamen ganze Scharen grosser Nachzügler, so dass man sich wohl oder übel dazu bequemen musste, dem warmen Lokal Adieu zu sagen.

In ziemlich regeltem Zuge, mitten drin Präsident, Aktuar und Verwalter, mit Plänen, Rechnungen und Protokollen bewaffnet, verfügte man sich in die schon mehr kühlere Kirche, um da zu tagen, was seit Mannesgedenken nie der Fall gewesen.

Die Sache lag so: Zufolge einer Initiative, die sozusagen der ganze Gemeinderat ergriffen, war die Landabtretungsfrage der neuen Bahnhofstrasse beinahe geregelt. Nur das Wort der Schulgemeinde, die allerdings nicht weniger als 900 Quadratfuss besass, stund noch aus.



Die Schulvorsteherschaft selbst, die sonst der besten Kollegialität sich erfreut, ging in dieser heiklen Frage

auseinander; es bildete sich ein Mehrheits- und ein Minderheitsantrag: Der erstere lief auf unentgeltliche, der zweite auf bezahlte (1Fr. pro Quadratfuss), noch lieber gar keine Landabtretung, hinaus.



Anwesend waren 288 stimmberechtigte Männer (am 25. Februar 2003, als über die neue Bahnhofstrasse entschieden wurde, erschienen an der Gemeindeversammlung 208 stimmberechtigte Männer und Frauen). Bei der Abstimmung enthielten sich 29 der Stimmgabe. Mit 173 gegen 86 Stimmen wurde der Mehrheitsantrag zum Beschluss erhoben. Damit wurde das Land unentgeltlich abgegeben.

Jetzt war das letzte Hindernis aus dem Weg geräumt.

Am 12. März stimmte dann die Gemeindeversammlung, an der fast 600 Stimmberechtigte teilnahmen, nach dreiviertelstündiger Beratung, und ohne dass bei der Diskussion das Wort verlangt wurde, dem Bau der Bahnhofstrasse in der heutigen Linienführung zu. Bemerkenswert ist noch der Umstand, dass an jener Versammlung folgende Gesuche für Strassenbauten zugunsten der Bahnhofstrasse zurückgestellt werden mussten:

Nach Sennenberg, von Hittenberg nach Kringen, von Hüebli über Raad nach der Station Gibswil, von Dieterswil über Tännler nach Blattenbach, von Blattenbach nach Unterbach, von Hüebli über Hischwil nach Raad, von Unterlaupen nach Oberlaupen und von da bis Bach, von Güntisberg nach

Dachsegg und von Mettlen bis Laupen. Daraus lässt sich erahnen, wie wichtig der Bau der Bahnhofstrasse für das Dorf gewesen sein muss, da sämtliche Aussenwachen mit ihren Wünschen zurücktreten mussten.

Strassenbau in Rekordzeit

Eröffnungstag der Bahnlinie Wald-Rüti war der 28. September 1876. Erst am 6. Juli 1876 erschien eine kurze Notiz in der Tagespresse: *Heute hat Herr Kommandant Reimann die Bahnhofstrasse in Angriff genommen, und wird er's an nichts fehlen lassen, den Bau rasch dem Ziele entgegen zu führen.*

Die Baukosten waren mit 26'300 Franken veranschlagt. (Der heutige Umbau verschlingt 3,9 Millionen ungefähr, wobei 1,4 Millionen gebundene, das heisst für den Unterhalt notwendige Ausgaben sind.) Da beim Bericht über die Einweihungsfeierlichkeiten nirgends geschrieben steht, dass die Bahnhofstrasse noch nicht fertig gestellt worden sei, müssen wir annehmen, dass die Strasse Termin gemäss erstellt wurde.

Wenn wir davon ausgehen, dass damals an Samstagen, nicht aber an Sonntagen gearbeitet wurde, so verblieb eine Bauzeit von 72 Tagen!

Da fast die Hälfte der Strasse durch das sumpfige Gelände auf einen Damm gebaut werden musste, können wir erahnen, mit welchem Aufwand deren Bau realisiert werden musste. 72 Tage! Wie lange wohl ein Schiffstransport von Vietnam nach Rotterdam und rheinaufwärts mit anschliessendem Transport von Basel nach Wald dauert heute, 40 Tage?

Jämmerlicher Zustand

Ob unter der kurzen Bauzeit die Qualität gelitten hat, können wir nicht beurteilen. Es erscheint in der Bauauschreibung ein Posten: Kiesung und Pflasterungen für 3517 Franken.

Sicher verfügte die Strasse noch nicht über eine durchgehende Pflasterung. Das dürfte auch der Grund für den besorgten Hinweis eines Zeitungslesers gewesen sein, denn es scheint, dass

schon damals wie heute die Strasse die Gemüter ihrer Benutzer bewegt.



Jämmerlicher Zustand für Wald

Hat die grosse Gemeinde für ihre schöne Bahnhofstrasse keinen Wegknecht? frug letzter Tage ein fremder Passant. Der mehr an einen Sumpf als an eine stark begangene Strasse mahnende Zustand derselben veranlasst und muss jeden Passanten zu dieser Frage veranlassen.

Fehlt es da am Wegknecht oder an der ihm vorstehenden Behörde? Wenn die Gräben geöffnet und dem Wasser Ablauf geschaffen würde, was jedenfalls ohne grosse Kosten geschehen könnte, so würde die Strasse nicht so grundlos und befände sich nicht – samt den Trottoirs – in so jämmerlichem, für die Gemeinde eigentlich beschämenden Zustände.

Strassenmeister, Wegknecht, wo seid Ihr?



Diese Notiz findet sich im «Volksblatt vom Bachtel» Erscheinungsdatum: 9. März 1905, also vor genau 100 Jahren.

Höhepunkte einer Strasse

Immer wieder taucht die Bedeutung der Bahnhofstrasse für unser Dorf in Berichten auf. Was diese Strasse nicht schon alles gewesen ist: Einkaufscenter, Marktgelände, Paradestrecke für Empfänge von Vereinen und hohen Gästen, Frühstückstisch, Velorennbahn und und und ... Hier ein Rückblick mit dem Original – Bildkommentar aus dem «Volksblatt vom Bachtel» von damals.

Rundstreckenrennen 1938



Das sonst mehr als Wintersportort bekannte Wald sah zur Abwechslung einmal andere Renner in seiner Gemarkung, und nicht weniger zahlreich als an den Skitagen war das Publikum am Platz. Die Rennstrecke war dicht besetzt mit Zuschauern, die ein interessantes und temporeiches Jagen auf den leichten Rädern zu sehen bekamen.

Elektrifizierung SBB 1944

Die von den Fähnchenkindern der Walder Schülerschaft beidseits flankierte Feststrasse. Ein regelrecht städtisches Bild ... an Zeiten schönsten Friedens erinnernd.



Den Turnern, der Radfahrerguppe, der Schweizergarde, dem Bannerwald der Vereine folgen die Harmonie Wald, hinter ihr die Ehrendamen, die Trachtengruppen, dann die langen Reihen der Gäste, voran die Vertreter der Regierung, der SBB-Leitung, der Armee usw ...

Untadelig wie ihre sauberen Uniformen, an denen nicht das geringste fehlt, ist die ganze militärische Haltung.



Das grosse Detachement, das wir bei der Ankunft zu sehen bekamen, war deutlich in Züge aufgeteilt, die in flottem Marschtempo in ihr Kantonement abmarschierten.

Internierte im 2. Weltkrieg 1941

Die von den französischen Internierten jüngst verlassenen Kantonemente sind nicht lange leer geblieben ... polnische Detachemente haben sie aufs neue besetzt. Eine mustergültige Disziplin, ein vorbildlicher Korpsgeist zeichnet diese Soldaten aus.



Bahnhofstrasse: Wo sonst?



*Herbst und Frühling:
Walder Markt*



*Traditioneller Einmarsch der
Sylvester-Kläuse*



*Turnverein:
Verbandsturnfest 1919*



*Paradestrecke der Walder
Knaben-Umzüge*

Wo sonst?

Wo sonst als auf der neuen Bahnhofstrasse kann man auch in Zukunft Feste feiern, Vereine empfangen, Brauchtum pflegen und ... auch einkaufen, im Dorf.



Turnexamen am Heimatgedenktag 1947