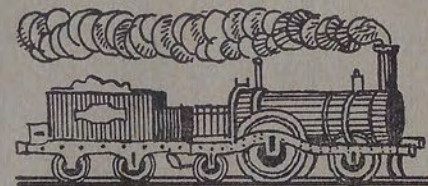


**100 JAHRE
STATIONEN
SCHWERZENBACH
UND
NÄNIKON-GREIFENSEE
1856 - 1956**



Herausgegeben von den Gemeinden
Nänikon - Greifensee - Schwerzenbach - Volketswil - Fällanden

DER BAHNBAU

unter besonderer Berücksichtigung der Strecke Wallisellen—Uster

Ernst Pfenninger, Dübendorf

Ein schweres Beginnen

«Als wir vor vier Jahren, die Ruhe unseres Familienlebens opfernd, furchtsam und zögernd Hand an das Werk legten, das nun bald seiner Vollendung entgegen geht, war es unser Zweck, damit das Wohl unserer Landes-
gegend zu fördern. Was wir nicht lassen konnten, haben wir getan in guten Treuen ohne Eigennutz oder selbstsüchtige Absicht. Für die Last der Sorge aber und der Verantwortlichkeit, die wir die lange Zeit über getragen, finden wir uns belohnt durch das Bewusstsein, etwas Gutes gewollt und durch den Glauben mit Ihnen etwas Gutes gethan zu haben.» Mit diesen Worten schloss Direktor Johann Heinrich Boller am 7. März 1857 seinen Geschäftsbericht vor der letzten Generalversammlung der Aktionäre der Glattalbahn. Das Ziel war erreicht: Bauvollendung und Fortbestand der Glattalbahn waren gesichert. Sie bildeten fortan einen Teil der «Ver-
einigten Schweizerbahnen.»

Im Zeitalter des Eisenbahnfiebers war die Idee einer kleinen Zweiglinie von Wallisellen nach Uster sicher nicht besonders originell und nicht weltbewegend. Seit 1836 bildeten prinzipielle Eisenbahnfragen, (wie z. B. Staatsbahn oder Privatbahn) und eine grosse Zahl von Projekten einen unerschöpflichen Diskussionsstoff der Politiker und der wirtschaftlich führenden Kreise. Auch die Verwirklichung dieser zeitgemässen Idee bot bei uns keine besonderen Schwierigkeiten. Und doch war eine immense Arbeit zu leisten, waren unzählige kleine, widerliche Hindernisse zu überwinden, mussten täglich Entscheide gefällt und dabei die kommenden Aufgaben und fernere Ziele im Auge behalten werden. Seit hundert Jahren geniessen unsere Dörfer den Segen dieser Arbeit — ein Grund, die Leistungen und Probleme jener zukunftsfreudigen Gründerzeit in einem kurzen Rückblick zu würdigen.

Als der Gedanke einer Eisenbahnverbindung mit den Städten Zürich und Winterthur in einigen hellen Köpfen Usters anfang, Gestalt anzunehmen, geschah bei uns, was vielerorts in der Schweiz in jenen Jahren geschah, seit durch das eidgenössische Eisenbahngesetz für den privaten Bahnbau die nötigen Grundlagen geschaffen worden waren: Es wurden Versammlungen abgehalten, dann ein provisorisches Komitee gebildet, das allerlei Berechnungen anstellte. Am 22. Februar 1853 wurde die Zeichnung von

Aktien eröffnet. Denn erst, wenn die Finanzierung sichergestellt war, konnte man um die Konzession nachsuchen. Im Prospekt, darin für die Aktienzeichnung geworben wurde, lesen wir über das geplante Unternehmen:

«Die Bahn... erscheint... als das Mittel des Verkehrs zwischen den Städten Zürich und Winterthur und dem südöstlichen Kantonsteile. Diese Gegend gehört zu den volkreichsten und gewerbetätigsten der Schweiz. Die Dichtigkeit ihrer Bevölkerung steigt bis auf 9000 Einwohner pro Quadratmeile. Die Volksmenge, welche die Bahn in südöstlicher Richtung zunächst berührt, beträgt 40 000 Seelen. Diese Gegend ist der Sitz der Baumwollindustrie. Vom Aafluss in seinem anderthalb Stunden langen Lauf entlehnen 25 grössere Etablissements, sämtliche Baumwollspinnereien, ihre Betriebskraft. In Uster und Wetzikon allein sind über 100 000 Spindeln in Bewegung. Zur Erbauung der Bahn bieten sich die günstigsten Terrainverhältnisse dar, und kaum dürfte im ganzen schweizerischen Eisenbahnnetz eine zweite Linie mit eben so geringen Kosten hergestellt werden können. Von ihrem Anfang bis zum Endpunkt zieht sie sich in gerader Richtung ohne irgend welche Abweichung in einer ebenen Talsohle mit einer mittleren Steigung von nur 3,2 ‰ in Entfernung von $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{4}$ Stunden an volkreichen Ortschaften vorbei. Sie findet, da sie nicht die den Ortschaften zunächst gelegenen kostspieligen Güterkomplexe berührt, durchwegs wohlfeilen Grunderwerb.» Für die 12,5 km lange Strecke war ein Baukapital von 900 000 Fr. nötig, das durch 1800 Aktien zu 500 Fr. aufgebracht werden sollte. Bei einem Kilometerarif von durchschnittlich 5 Rp. pro Person wurde eine Rendite von mindestens 5,6 ‰ in Aussicht gestellt.

Die 15 Mitglieder des provisorischen Komitees, das diese Aktienemission besorgte, waren fast durchwegs Fabrikherren aus dem Oberland. Greifensee war vertreten durch Landschreiber Dietrich, Volketswil durch Bezirksrichter Wettstein.

Die Konzession

Am 17. Mai 1853 war die Zeichnung von $\frac{2}{3}$ der Aktien sichergestellt, und der «engere Ausschuss der Zweigbahn Wallisellen—Uster» konnte dem hohen Regierungsrate das Konzessionsbegehren unterbreiten. Diese Bittschrift wurde ziemlich umfangreich, denn der Regierungsrat hatte zum Verdruss der Oberländer drei Wochen vorher beschlossen, die Linie Zürich—Winterthur über Kloten und nicht über Wallisellen zu konzessionieren. Im Konzessionsgesuch des Ustermer Komitees wurde darum eingehend dargelegt, dass nur Wallisellen als Einmündungsstelle in Frage komme, weil die Linie über Kloten für die Zweigbahn zwei weit ungünstigere Anschlusspunkte böte: entweder Oerlikon, das zwar nahe bei



Zürich, aber zu weit ab von Winterthur liegt (Textilhandel!) oder dann der Spiegelhof bei Kloten, der umgekehrt nach Zürich einen weiten Umweg bringt. Die Bemühungen hatten Erfolg: Am 21. Mai schon entschied sich der grosse Rat für Wallisellen, und am 29. Juni wurde nach langer Diskussion die Konzession für die Glattalbahn erteilt. In den 40 Paragraphen dieses Grossratsbeschlusses werden nach dem Versprechen, keine Konkurrenzlinien zu konzessionieren und für die Fortsetzung der Bahn über Uster hinaus der bestehenden Gesellschaft den Vorrang einzuräumen, eingehende Bedingungen über Bau und Betrieb gestellt. Neben den selbstverständlichen Vorschriften über die Genehmigung von Plänen, die Instandstellung der zu kreuzenden Strassen, die Bahnpolizei und die Betriebssicherheit wird u. a. verlangt, dass täglich in beiden Richtungen mindestens zwei Personenzüge verkehren müssen, und zwar mit einer Geschwindigkeit von mindestens fünf Wegstunden pro Zeitstunde (= 24 Stundenkilometer). Für den Personentransport werden mindestens drei Wagenklassen vorgeschrieben, die alle mit Fenstern und Sitzgelegenheiten zu versehen sind. Für alle Personen- und Gütertransporte werden Höchsttarife festgesetzt, die bei guter Rendite der Bahn zu reduzieren sind: die Eisenbahn soll Dienerin sein von Volk und Wirtschaft. Eingehende Bestimmungen werden bereits auch schon über den Rückkauf der Bahn aufgestellt, die sich in gleicher Weise in der am 4. August erteilten Bundes-Konzession vorfinden. Schliesslich verlangt der Kanton eine Kautions von 100 000 Fr., die dem Staat anheim fällt, wenn nicht innert gesetzlicher Frist die Erdarbeiten begonnen und gehörig fortgesetzt werden. Sofort musste nun ein erster Fünftel des gezeichneten Aktienkapitals von den Aktionären einbezahlt werden, um die Kautions zu leisten, und jetzt gab es für die Beteiligten kein Zurück mehr.

Die Planung

Direktion und Verwaltungsrat hatten sich eigentlich alles ziemlich einfach vorgestellt: man wollte Planung und Bau der Bahnlinie gegen feste Entschädigung dem Bahnbau-Unternehmer Carl & de Bergue in London übergeben, der später auch die Weiterführung der Linie in süd-östlicher Richtung samt deren Finanzierung besorgen sollte. Ab Mitte September war Ingenieur Humber mit Gehülfen im Glattal tätig und fasste das Ergebnis seiner Arbeit abschnittsweise in vier Berichten zusammen. Die verschiedenen Trasse-Varianten, die er studierte, hatten nur einen gemeinsamen Punkt: den zukünftigen Bahnhof Dübendorf. Von hier aus prüfte er Richtung Wallisellen zwei Varianten, von Dübendorf bis Werrikon im ganzen deren fünf. Für das Endstück der Bahn und den Bahnhofplatz in Uster legte er gar von zehn geprüften Möglichkeiten die beiden günstigsten der Direktion zur Auswahl vor. Der Streit, der in

Uster um Aktienbeteiligung und Bahnhof entbrannt war, befremdete ihn offenbar, denn in England löste man diese Fragen nach seiner Darstellung einfacher: «Die Wahl des Bahnhofplatzes wird dem Ingenieur überlassen. Die Gesellschaft bezeichnet nur die Stationen, wo Bahnhöfe erwünscht sind. Leichter Zugang, Bequemlichkeit und Sicherheit beim künftigen Betriebe, gepaart mit Oekonomie, sucht der Ingenieur bei seiner Auswahl zu bezwecken.» Was Humber der Direktion schliesslich als günstigste Lösung empfahl, war nicht die «gerade Richtung ohne irgend welche Abweichung», die im Aktienprospekt versprochen worden war. Um günstige Gefälls- und Bodenverhältnisse zu erreichen, waren verschiedene leichte Krümmungen vorgesehen. Im Gfenn sollte z. B. der Giesshübel teilweise durchschnitten werden, weil Humber dort Kies für die Beschotterung zu gewinnen dachte.

Inzwischen aber waren die weiteren Verhandlungen mit der Firma de Bergue in London gescheitert, die Direktion der Glattalbahn bestellte ein eigenes technisches Büro, Herr Humber packte seine Instrumente zusammen und verschwand von der Bildfläche. Zurück liess er immerhin ein fertig ausgestecktes Bahntrasse, das aber teuer genug bezahlt werden musste. Die Herren Direktoren besichtigten am 23. März 1854 die ausgesteckte Strecke, prüften die Niveauübergänge und Bachüberbrückungen, fanden alles in bester Ordnung und baten den Regierungsrat um seinen Segen.

Einwände und Bedenken

Ein Bahnbau ist ein schwerwiegender Eingriff in das Landschaftsbild und in das wirtschaftliche Gefüge einer Gegend und muss schon darum Gegner und Nörgeler auf den Plan rufen. Eine kleine Auslese aus der ziemlich grossen Schar jener, die sich durch den neuen Strich durch die Landschaft in der täglichen Arbeit behindert fühlten und darum vor, während und nach dem Bau immer etwa zu reklamieren hatte, werden wir später noch kennen lernen. Es gab aber auch Opponenten, die besorgt auf wichtige prinzipielle Fragen hinwiesen, und deren Einwände unsere Beachtung verdienen. Der kantonale landwirtschaftliche Verein befürchtete, durch den Eisenbahnbau im Glattal werde die Korrektur der Glatt und die Entsumpfung des oberen Glattales von der Glattbruggmühle an aufwärts — im unteren Teil war die Tieferlegung bereits vollzogen — gemäss dem schönen Projekt von Escher von der Linth verhindert. «Die grössten Schwierigkeiten der Glattkorrektur liegen in Werken der Kunst, den Wasserwerken von vier Mühlen und einer Fabrik. Ohne diese Hindernisse wäre das Glattal schon längst entsumpft. Die Glattkorrektur besteht in der Senkung dieser Wasserwerke und in der Austiefung des vorhandenen Glattbettes (um vier Fuss) oder in der teilweisen Eröffnung neuer Kanäle bis an den Greifensee. Wenn einmal die Eisenbahn auf einem sieben bis

acht Fuss hohen Damm quer durch das Glattal erbaut ist, so wird sich das Dampfross schwer anhalten lassen, um bis zur Herstellung einer neuen Brücke zu ruhen, und es wird dann die neue Frage aufgeworfen werden, ob nicht der Schaden, der durch längere Unterbrechung des Verkehrs auf einer Weltstrasse erwüchse, den Nutzen der Entsumpfung zirka einer Quadratmeile Landes, so wichtig diese für die betreffende Gegend unstrittig ist — zum grossen Teile kompensiere.»

Die Direktion teilte aber diese Bedenken nicht und hielt auch eine Tieferlegung des Kriesbaches nicht für durchaus notwendig, da die entfernteren Stellen des Riedes durch tiefe Abzuggräben entwässert werden könnten. Jedenfalls wurde dann nicht eine provisorische Holzbrücke, sondern eine definitive aus Stein und Eisen über den Kriesbach gebaut.

Ingenieur Wetli

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

Es lohnt sich, auf das Leben dieses begabten Bahnbauers näher einzutreten: Kaspar Wetli, ein Spross eines alten Geschlechtes vom rechten Zürichseeufer, wurde 1822 in Männedorf geboren und besuchte in Zürich die Ober-Industrieschule, eine Vorläuferin des Polytechnikums. Neben mathematischen Studien an der Universität half er bei den topographischen Aufnahmen für die ausgezeichnete «Wild'sche Karte» des Kantons Zürich (1 : 25 000) und erwarb sich ausserordentliche Geschicklichkeit im Vermessen und Zeichnen. Nach Studien für eine Bahnlinie von Neuenburg nach Les Verrières leitete Wetli 1854—1857 den Bau der Glattalbahn. Anschliessend beschäftigte er sich mit der Projektierung von Alpenbahnen.

Damals stand das Lukmanierprojekt im Vordergrund. Wetli veröffentlichte die Ergebnisse seiner Untersuchungen in einer damals viel beachteten Druckschrift, worin er schon viele Probleme der Alpenüberschienenung und deren Lösung sehr richtig erkannte. Das Unglück wollte es, dass Wetli meist bei Gesellschaften beschäftigt war, deren Projekte scheiterten, woran teilweise der «Eisenbahn-König» Alfred Escher schuld war. Bei der Auflösung der «Centraleuropäischen Eisenbahn-Gesellschaft» vergass man sogar, Wetlis Ingenieurarbeit zu bezahlen. Für die Gotthardbahn war es ihm nur vergönnt, Vorstudien zu unternehmen. In unglaublich kurzer Zeit schuf er einen Plan 1 : 10 000 von Brunnen bis Lugano. Viele Irrtümer und grosse Ausgaben hätten vermieden werden können, wenn man sein Projekt besser berücksichtigt hätte. Ein unglückseliges Unternehmen war der Bahnbau von Wädenswil nach Einsiedeln. Für die Ueberwindung der sehr starken Steigung hatte Wetli eine Neuerung, die «Schraubenrad-Lokomotive» konstruiert. Bei der Probefahrt versagte scheinbar infolge falscher Bedienung seine Erfindung und man wollte nichts mehr von ihr wissen. (Unglück vom 30. November 1876.) Im Jahre 1876 übernahm Wetli ein neues Arbeitsfeld: er wurde Strassen- und Wasserbau-Inspektor des Kantons Zürich und leitete u. a. die ganze Tösskorrektur mit der ihm eigenen Gründlichkeit. Er starb Ende März 1889.

Die Bahn braucht Land

Endlich war es so weit: die verbesserten Pläne Kaspar Wetlis waren genehmigt, der Kauf des nötigen Bodens machte befriedigende Fortschritte. Die meisten Kaufverträge konnten durch gütliche Unterhandlungen abgeschlossen werden, die eidgenössische Schatzungskommission bekam nicht gerade viel Arbeit. Ja, es scheint fast, dass die Bereitwilligkeit, Land für den Bahnbau zu verkaufen, bei den Bauern mit wachsender Entfernung von der Stadt zunahm. Aus der Gemeinde Dübendorf appellierten zwei Landabtreter mit geringem Erfolg ans Bundesgericht, bei dem die letzte Entscheidung lag, aus den folgenden Gemeinden bis Uster hinauf kein einziger mehr. Befriedigt konnte die Direktion in ihrem zweiten Geschäftsbericht (August 1855) feststellen: «Auf der ganzen Strecke von Wallisellen bis Werriken in ihrer Gesamtlänge von 31 800 Fuss ist die Expropriation gänzlich erfolgt, mit Ausnahme des erforderlichen Landes für unseren Anteil an der Station Wallisellen ... sowie zweier anderer Fälle, in denen gegen das Urteil der eidgenössischen Schatzungskommission die Berufung an das Bundesgericht erklärt wurde. Im ganzen sind 52 Jucharten und 14 613 Quadratfuss (= 18,85 ha) zum Preise von zusammen Fr. 86 655.72 expropriert worden, so dass der Quadratfuss durchschnittlich auf 4 1/8 Rappen, die Juchart auf Fr. 1650.— zu stehen kommt (45,9 Rp. pro m²), eingerechnet die Entschädigung für Bäume, erschwerte Bearbeitung, Be-

nützung von anstossenden Gebäulichkeiten, Zerstückelung, Minderwert usw. In dem angegebenen Masse des angekauften Landes sind inbegriffen 12 Jucharten an verschiedenen kleinen Abschnitten, welche die Gesellschaft mitanzukaufen verpflichtet war, die aber, weil nicht zum Bahnbau notwendig, voraussichtlich ohne erheblichen Verlust wieder veräussert werden können.»

Als dann ein Jahr später alles nötige Land bis Uster, einschliesslich des für die Stationen benötigten, erworben war, umfasste der angekaufte Boden 77 Jucharten und 32 288 Quadratfuss (ca. 28 ha), wofür Fr. 145 358.— ausgelegt worden waren. Der Durchschnittspreis war auf 4,65 Rp. pro Quadratfuss gestiegen (ca. 51,8 Rp. pro Quadratmeter).

Aber so ganz reibungslos wickelten sich die Handänderungen doch nicht ab. Ein Schlaumeier aus Dübendorf errichtete noch schnell ein Baugespann auf seiner Wiese, wo die Bahnlinie durchführen sollte, um eine höhere Entschädigung zu erreichen. Er wurde vom Friedensrichter veranlasst, diesen nutzlosen Versuch aufzugeben. Etwelche Differenzen ergaben sich noch mit Grundbesitzern in Werrikon, wo einige Glieder der verbreiteten Familie Denzler anfänglich nicht begreifen wollten, dass ihr Land nicht mehr wert sein sollte, als die amtliche Schätzung ergab.

Mehr Mühe als erwartet, hatte die Gesellschaft mit dem Verkauf des nicht benötigten Landes, der sogenannten Abschnitte. Die geringen Preise, die dafür erzielt wurden, zeigen, dass der Boden in unmittelbarer Bahnnahe nicht sonderlich begehrt war.

Nun wird gebaut

Die Strecke von Wallisellen bis Werrikon wurde in zwei fast gleich grosse Baulose geteilt, und Ingenieur Wetli berechnete für jedes Teilstück die Kosten des Unterbaues (Erdarbeiten, Brücken, Durchlässe, Strassenkorrekturen, Beschotterung usw.). Auf Grund dieser Berechnungen wurden die Arbeiten für jedes Los gesamthaft zum Angebot ausgeschrieben. Im November 1854 wurde der Unterbau des ersten Loses von Wallisellen bis Gfenn an die Herren Pfister und Honegger in Rüti um 15 % unter dem Voranschlag von Fr. 77 172.— vergeben. Wer Arbeit erhalten wollte, musste sich also vertraglich verpflichten, wesentlich billiger zu arbeiten, als es der Voranschlag vorsah. Im Februar 1855 wurde dann das zweite Los Gfenn—Werrikon zur Konkurrenz ausgeschrieben. Es sollte nicht mehr als Fr. 67 763.— verschlingen. Bei der Zuteilung berücksichtigten die Direktoren die zweitbilligste Offerte der Herren Präsident Berchtold auf der Burg zu Uster, Jakob Stauber im Wil, Niederuster, Johann Wolfensberger und Heinrich Manz von Nänikon, welche in gemeinsamer Arbeit 16 % unter dem Vorschlag bleiben wollten. Man schenkte ihnen volles Vertrauen und verlangte nur eine Kautions von Fr. 8000.—. Im Akkord-

vertrag wurde eine ziemlich knappe Bauzeit, bis Mitte Oktober 1855, festgesetzt und den Unternehmern die Verpflichtung auferlegt, auch das dritte Baulos, die kurze Strecke von Werrikon bis Uster, zu den gleichen Bedingungen in Arbeit zu nehmen.

Wo nahm nur Ingenieur Wetli die Zeit her, um alles zu bewältigen, was nun an Arbeit alles auf ihn einstürmte? Auf den deutschen Unteringenieur Sand war nicht immer Verlass, und Wetli musste sich in der strubsten Zeit nach einem neuen Mitarbeiter umsehen. Das wichtigste Problem war die endgültige Planung des kurzen Stückes Werrikon—Uster. Um über die Lage der Station Uster endlich Klarheit zu bekommen, musste man sich über die Weiterführung der Bahn schlüssig werden. Also neue zeitraubende Vermessungen zwischen Uster, Gossau und Wetzikon! Die Direktoren verhandelten inzwischen mit den beteiligten Gemeinden, und endlich war es klar: Eine Fortsetzung kam nicht über Gossau, sondern durch das Aathal in Frage. Damit ergab sich auch der günstigste Bahnhofplatz in Uster: die Gegend in der «Flangge». Gegen Ende Juli 1855 war das kleine dritte Los Werrikon—Uster endlich fertig projiziert und konnte dem Regierungsrat vorgelegt werden.

Was aber hatte sich inzwischen auf den beiden ersten Losen abgespielt? Es war im Grunde genommen ein ständiger Kampf um Zeit und Geld. Während Direktion und Ingenieur die Akkordanten mit den vertraglich festgelegten Fristen bedrängten, lagen die Unternehmer der Direktion fast ständig mit der Forderung von Abschlagszahlungen in den Ohren. Die Unternehmer des ersten Loses, Pfister und Honegger, hatten einen Teil der Arbeiten an Unterakkordanten vergeben. Als die Direktion schliesslich einsehen musste, dass diese nicht in der Lage waren, die Arbeit fristgemäss zu vollenden, befahl sie den Oberakkordanten, die Arbeit selbst an die Hand zu nehmen und die Unterakkordanten vom Platz zu weisen. Diese hatten aber in aller Eile einen Gerichtsbeschluss erwirkt, der ihnen gestattete, weiter zu arbeiten, und hinderten die Oberakkordanten am Eingreifen. Da unter diesen Umständen an ein gehöriges Fortarbeiten nicht zu denken war, schickte Wetli an den fraglichen Baustellen sowohl Ober- als Unterakkordanten fort und liess die Arbeit «exekutionsweise» ausführen, d. h. in Regie, aber auf Kosten der Oberakkordanten. Die Folge war, dass die Unterakkordanten in Konkurs gerieten.

Auch die Herren aus Uster und Nänikon, die das zweite Arbeitslos übernommen hatten, sahen sich zeitlich und wahrscheinlich auch finanziell leicht in der Klemme. Die Direktion beharrte aber streng auf Einhaltung des Vertrages und gestattete auch keine Qualitätsverschlechterung der Arbeiten. Ein Gesuch, für Kunstbauten einheimische, wetterunbeständige Sandsteine verwenden zu dürfen, wurde begreiflicherweise abgewiesen. Mehr Glück hatten Berchtold und Konsorten, als sie nahe der Bahn bei Nänikon Kies fanden, das für die Beschotterung tauglich war. Dafür ver-

gassen sie, den Grundbesitzer für die Ausbeutung zu entschädigen, bis sie gerichtlich dafür belangt wurden.

Als gegen Mitte Oktober klar wurde, dass die Arbeiten des zweiten Loses die vertragliche Frist überschreiten würde, schlug man in Uster energischere Töne an. Dabei war das erste Los noch nicht einmal fertig. Man billigte den Unternehmern des ersten Loses nochmals eine letzte Frist von 14 Tagen zu und setzte für das zweite Los die täglich zu leistende Arbeit fest: mindestens 500—600 Fuss Bahnlänge seien einwandfrei zu beschottern. Als dann am 19. Oktober aus den geschilderten Gründen auf dem ersten Los «Exekution» eintreten musste, war dies zugleich eine ernste Mahnung an die Herren Berchtold und Konsorten. Diese beeilten sich denn auch, bei der Direktion einige der bereits für den Oberbau bereitgelegten Schienen und Schwellen nebst Rollwagen zu entleihen, um mit der Beschotterung schneller zu Rande zu kommen. Aber noch am 27. Oktober musste man im Direktionsbüro den Drohfinger erheben: «Wenn nicht bis Dienstag 30 bis 40 Kiesfuhrwerke nebst den erforderlichen Arbeitern in Tätigkeit gesetzt werden, erfolgte Exekution!» Im November endlich konnte man befriedigt feststellen, dass das zweite Los zwar verspätet, aber immerhin rechtzeitig zur Eröffnung der Bahnlinie fertig werde. In ihrem Geschäftsbericht an die Aktionäre verschwieg die Bahnverwaltung diesen Kampf um die vertraglichen Fristen geflissentlich, obwohl es ihr damals schon klar gewesen sein muss, dass mindestens auf dem ersten Lose eine erhebliche Verspätung eintreten werde.

War das Verhältnis zwischen Direktion und Akkordanten mindestens zeitweise ziemlich gespannt, so war es unter den vier Unternehmern des zweiten Loses oft auch alles andere als rosig. Es gab Händel um die Verteilung der sehr begehrten Abschlagszahlungen. Es ist darum begreiflich, dass alle vier es ablehnten, nach all den unangenehmen Erfahrungen das dritte Los zu den gleichen Bedingungen wie das zweite gemeinsam zu übernehmen. Nachträglich liessen sich die beiden Ustermer Berchtold und Stauber allerdings dazu herbei, auch das dritte Los 16 % unter dem Kostenvoranschlag auszuführen, während es die Näniker Wolfensberger und Manz nur ohne jeden Abzug vom Kostenvoranschlag getan hätten. Allerdings musste dann die Direktion nicht erst gegen Ende der Frist zur Eile mahnen, sondern schon im Oktober darauf dringen, dass endlich ernsthaft mit den Erdarbeiten begonnen werde. Die Akkordanten mussten es sich gefallen lassen, dass die Direktion weitere Rollwagen auf Rechnung der Unternehmer anschaffte, weil sie auf eine erneute Mahnung gar nicht reagiert hatten. Damit sie nicht zu kurz kamen, verlangten die beiden Unternehmer kurzerhand, dass im Voranschlag die Preisansätze für gewisse Arbeiten massiv erhöht werden. Weil aber die Direktion schon früher den Unternehmern aller drei Lose mit Rücksicht auf wirkliche Erschwerungen bei der Arbeit, besonders der Kiesgewinnung, einige Preisanpassungen gewährt

hatte, wurde diese erneute Forderung abgewiesen, und als Berchtold und Stauber daraufhin die Stirn hatten, mit einem Prozesslein zu drohen, machte man im Direktionsbüro Miene, ihnen auch die bisherigen Vergünstigungen wieder zu entziehen. Es ging manchmal wirklich hart auf hart!

Diese Auseinandersetzungen mit den Akkordanten waren nun allerdings nicht die einzigen Sorgen, die an den Sitzungen der Direktoren die Stirnen der verantwortungsbeladenen Leiter des Unternehmens umwölkten. Auch die Bewohner der umliegenden Dörfer machten ihnen zu schaffen, entdeckten sie doch immer neue Uebelstände, die durch den Bahnbau verursacht wurden und deren sofortige Behebung sie dringend verlangten. Zum Glück war Ingenieur Wetli in all diesen Fällen nicht nur ein sachkundiger, sondern auch ein verständnisvoller und konzilianter Unterhändler. Alle Differenzen, die es während des Baues mit Behörden und Anstössern gab, konnten mit seiner Hilfe gütlich geregelt werden.

Zwischen Schwerzenbach und Greifensee überquert die Bahnlinie den Kimlibach und durchschneidet anschliessend einen Zipfel der Gemeinde Volketswil, die Grabenwiese genannt. Die Grundbesitzer in Hegnau und Volketswil sahen sich plötzlich von ihren Wiesen abgeschnitten und verlangten einen neuen Feldweg. Die Anstösser des Kimlibaches in Schwerzenbach befürchteten Ueberschwemmung ihrer Grundstücke, weil der Guntenbach nun weiter oben längs der Bahnlinie in den Kimlibach geleitet wurde. Die Einwohner von Greifensee bangten plötzlich um den Stadthrunnen, weil die Brunnenstube im Bereich der Bahnlinie lag, diejenigen von Schwerzenbach um ihren bequemen Fussweg nach dem Gfenn. Oft schien ein neuer Feldweg zu steil, ein Strässchen zu schmal, ein Rank zu eng, nur weil der Benützer aus seinem alten Tramp gebracht worden war und sich schwer ins Neue schicken konnte. Mit dem ruhigen Hinweis, dass die neuen Wege den allgemein üblichen und anerkannten Normen entsprachen, wurden solche Nörgeler abgewiesen. Vereinzelt wurden sogar die unmöglichsten Forderungen an die Bahnverwaltung gestellt; einem Dübendorfer sollte sie Kartoffeln vergüten, die auf seinem Acker verfault waren, einem Bürger von Greifensee, dem erlaubt worden war, seine Wiese aus dem Bahngraben zu bewässern, auch noch gerade einen Tüchel in sein Land legen, und für die Näniker sollte sie erwirken, dass ihre Kommunikationsstrasse zum Bahnhof zur Strasse dritter Klasse erklärt werde. Auf solche Zumutungen wurde natürlich nicht eingetreten. Als dann die letzte Fuhre Kies auf dem Trasse lag, hatten sich die Gemüter auch schon wieder beruhigt. Sie waren übrigens vor dem Bau der Bahnlinie viel stärker in Wallung geraten, als es um die Fragen ging, ob überhaupt bei Schwerzenbach im Kimli eine Station errichtet, und wo diejenige von Nänikon-Greifensee am besten plaziert werde. Dorfivalitäten und Lokalpatriotismus schlugen damals oft hohe Wellen.

Viel reibungsloser als der Unterbau ging der Oberbau, das Verlegen der Schwellen und Schienen, vonstatten, denn diese wichtige Arbeit wurde in Regie besorgt. In einem günstigen Moment niedriger Eisenpreise konnten die 885 Tonnen Schienen für die Strecke Wallisellen—Uster bei der Firma Baley Brothers in Wales (Grossbritannien) zum Preise von Fr. 267.50 per Tonne franko Romanshorn durch Vermittlung der Firma Escher und Pestalozzi in Zürich bestellt werden. Die Herstellung der Schienen wurde durch einen sachkundigen Vertrauensmann aus Zürich überwacht. Die je 14 Kreuzungen und Weichen sowie die Befestigungsmittel (Verbindungs-laschen, Laschenbolzen, Hakennägel und Unterlagsplatten) wurden durch deutsche Firmen geliefert.

Auch bei den Schwellen gelang es der Direktion, Einsparungen zu machen, indem sie teilweise solche aus Föhren- und Tannenholz anschaffte. Nach drei weichhölzigen wurde immer wieder eine eichene gelegt; nur die besonders stark beanspruchten Stellen des Geleises (Weichen, Kreuzungen, Stossfugen zwischen den einzelnen Schienen) wurden ganz auf eichenen Schwellen gelagert. Die tannenen und föhrenen Schwellen waren zwar um mehr als die Hälfte billiger als die eichenen, mussten aber mit Kupfervitriol imprägniert werden. Die Direktion experimentierte hier bewusst mit verschiedenen Holzqualitäten und Imprägnationsmitteln, um die wirtschaftlichste Lösung zu finden. Für den Weiterbau der Linie bis Rapperswil verwendete sie aber bereits vorwiegend Eichenschwellen, weil der Preisunterschied die Qualitätsverschlechterung nicht mehr rechtfertigte.

Ein Sorgenkind besonderer Art war für die Glattalbahn die Station Wallisellen. Nach langwierigen Verhandlungen mit der inzwischen zur «Nordostbahn» gewordenen «Zürich—Bodensee-Bahn» einigte man sich über die Rechte und Pflichten beider Gesellschaften in Wallisellen. Die Glattalbahn war unter anderem verpflichtet, einen Lokomotivschuppen und eine Drehscheibe zu errichten. Auch hier wollten die Arbeiten nicht vom Fleck kommen, und die Nordostbahn, die zu Anfang des Winters 1855 den Betrieb aufnehmen wollte, griff nach vergeblichen Mahnungen mit eigenen Arbeitern ein, sogar, ohne die Glattalbahngesellschaft vorher zu benachrichtigen. Als Herr Danner von Zürich um die Weihnachtszeit endlich nach langer Verspätung — er hatte das nötige Eisen nicht rechtzeitig erhalten — im Auftrag der Glattalbahn seine neue Drehscheibe nach Wallisellen führte, fand er dort zu seinem Erstaunen schon eine vor, von der NOB montiert. Das war bei weitem nicht die letzte Reiberei, die es zwischen beiden Gesellschaften wegen der Station Wallisellen gab. Dass die Glattalbahn als kleinere, schwächere Gesellschaft dabei meist den kürzeren zog, wird uns heute nicht mehr stark betrüben.

Der Betrieb

Während die Bauarbeiten noch im Gange waren, kümmerte sich die Direktion schon um die Gestaltung des künftigen Betriebes. Sie verhandelte mit der Nordostbahn und erhielt von ihr ein ziemlich knauseriges Angebot: Dieselbe war bereit, unter gewissen Bedingungen den Betrieb zu übernehmen. Sie gedachte aber, dazu die Lokomotiven der Nordbahn, der ersten schweizerischen Bahnlinie von Zürich nach Baden, zu verwenden, diese aber zum Anschaffungspreis in die Betriebsrechnung einzusetzen. Eine Lokomotive hatte damals eine Lebensdauer von rund fünfzehn Jahren, davon hatten diese Maschinen schon gut die Hälfte hinter sich. Unter diesen Bedingungen verzichtete die Glattalbahn dankend darauf, die «Spanischbrötli-Bahn» auf ihren neuen Geleisen zu sehen und entschloss sich, wohl auf den Rat Wetlis, eigenes Betriebsmaterial anzuschaffen. Der Bankier von Schulthess-Rechberg sorgte für die nötigen Geldmittel und Ingenieur Wetli erhielt zu seinen bisherigen Pflichten noch die Aufgabe, mit Maschinen- und Wagenfabriken über die Lieferung von Betriebsmaterial zu verhandeln. Im Februar 1856 reiste er selbst nach Karlsruhe, um bei der Maschinenfabrik Maffei die richtige Ausführung der zwei bestellten Lokomotiven zu kontrollieren und vor allem zu verhüten, dass sie zu lang wurden. Herr Geering, der Sekretär der Direktion und spätere Stationsvorstand von Uster, kaufte Hunderte von Klaftern Tannen- und Föhrenholz für die Lokomotivheizung. Die ersten zwei Bestellungen bei der Waggonfabrik Schaffhausen umfassten insgesamt acht vierrädrige Personenwagen (fünf dritter, zwei zweiter und einer erster und zweiter Klasse) und einen achträdrigen Personenwagen dritter Klasse, dazu zehn offene und drei geschlossene Güterwagen und einen Gepäckwagen.

Im April 1856 wurden 24 Stellen zur Besetzung ausgeschrieben, darunter 11 Bahnwärter, drei Einnehmer, zwei Heizer, drei Kondukteure und ein Bahnaufseher. Obwohl 110 Anmeldungen eingingen, wurden nicht alle Stellen besetzt. Die Direktion war wählerisch. Wer sich nicht allen Bedingungen fügte, wurde entlassen. Das musste auch der erste Einnehmer von Dübendorf, Heinrich Pfister, Gerichtsschreiber, erfahren. Er lehnte die Zumutung, auch noch als Bahnwärter zu amten, ab, da er seine Gerichtsschreiberstelle nicht aufgeben wollte, und wurde daher entlassen, bevor er sein Amt angetreten hatte. Entlassen wurden auch jene Bahnarbeiter in Uster, die sich weigerten, für fünfzig Rappen eine halbe Nacht lang Wache zu halten. Trotzdem blieben diese Stellen sehr gesucht. Es meldeten sich angesehene Leute, oft Männer aus guten Stellungen, zum Bahndienst. Ein Lehrer wurde Güterexpedient. Einige Dübendorfer erlangten Bahnwärterstellen. Aber wehe, wenn sich einer von seinem Posten entfernte! Es kam vor, dass Extrazüge unangemeldet die Strecke befuhren. Wer dabei nicht auf seinem Posten war, zahlte eine Busse. Der erste Loko-

motivführer, Herr Zische aus Berlin, wurde bei der Uebergabe der ersten Lokomotive von der Fabrik sozusagen mitgeliefert. Zwei weitere Lokomotivführer, Schlosser Hoffmann von Uster und Heinrich Fischer, Mechaniker von Nänikon, machten bei einer deutschen Bahn eine kurze Lehrzeit.

Im Juli 1856 war alles bereit: das Geleise, die Stationen, mit Ausnahme des erst provisorisch eingerichteten Bahnhofes Uster, die Beamten und Arbeiter, die alle ihre Kationen geleistet, in Wallisellen ihr Handgeübde abgelegt hatten und in nagelneuen Uniformen steckten. Die mit Sehnsucht und Spannung erwarteten Lokomotiven «Glatt» und «Uster» trafen endlich am 23. Juli und 1. August mit einem guten Monat Verspätung ein. Am 26. und 27. Juli fanden Probefahrten statt, zu denen sich schon viel sensationshungriges Volk drängte, und am 30. Juli wurde die Bahn offiziell geprüft. «Von Uster wurde mit der Lokomotive 'Uster' nach Wallisellen gefahren und man besichtigte alle erheblicheren Bauten, die sämtlich als zweckmässig und solid erfunden wurden. Die Fahrzeit von Wallisellen nach Uster dauerte 16 Minuten.»

Die Zeitung berichtete über die Einweihung am 1. August: «Das Dampffross schritt, stolz auf seine Kraft und die ihm angehängten Blumenkränze, kühn einher und legte den Weg nach Wallisellen in 15 Minuten zurück. Ueber hundert Ehrengäste, wie Regierungsabgeordnete und Aktionäre, fuhren mit, um nachher im Gasthof zum «Kreuz» in Uster ein ausgezeichnetes Mittagessen einzunehmen, wobei der Wein in Strömen floss. Von einem Lehrer Rüegg wurde ein Gedicht von 37 sechszeiligen Strophen, die Bahn betreffend, vorgetragen... Es wird ein Leben in Uster werden, von dem man jetzt noch keine Ahnung hat. Wir sehen schon das ostindische Felleisen über Uster wandern und Menschen von allen Nationen hier aussteigen...» «Bei allem diesem kann Uster nicht stehen bleiben. Es wird eine Ausdehnung bis nach Greifensee erhalten, denn zu schönen Promenaden ist die Lage von Uster vortrefflich.»

Noch viele Einzelheiten liessen sich erzählen über Probleme und Sorgen der ersten Betriebszeit, über Fahrplan und Tarifgestaltung, Betriebsstörungen, Telegraphenleitung und Wagenheizung.

Eine schwierige Aufgabe war die Brennstoffbeschaffung. Die Holzpreise schlugen auf. Die Lokomotiven wurden mit anderen Kaminen ausgerüstet, damit auch andere Brennstoffe verfeuert werden konnten. Die Herren Brändli und Wolfensberger in Dürnten verkauften der Glattalbahn 200 Ladi Dürntener Braunkohle (1 Ladi = 275 einfache Zentner zu Fr. 130.—). Lange wurde um den Kauf eines Torfriedes bei Rüti verhandelt; schliesslich erwarben die «Vereinigten Schweizerbahnen» solche Brennstofflagerstätten in Süddeutschland.

In den ersten fünf Monaten des Betriebes bis Ende 1856 wurden 51 134 Personen und 24 229 Zentner Güter befördert — der Gütertransport wurde

erst Mitte August aufgenommen —, was Fr. 27 023.— Einnahmen oder einen Reinertrag von Fr. 6245.72 einbrachte. Während der Personentransport, auf den Kilometer Bahnlänge gerechnet, der umfangreichste aller damals bestehenden Bahnlinien der Schweiz war, liess der Gütertransport zunächst noch zu wünschen übrig. Schuld daran waren teilweise die NOB, die zu einer vorteilhaften Tarifgestaltung (z. B. Richtung Winterthur) nicht Hand bieten wollten. Zudem brauchte der Warenverkehr ohnehin längere Zeit, um sich auf das neue Transportmittel umzustellen. Das Gesamtergebnis war immerhin befriedigend, das Anlagekapital von Fr. 1 050 000.— hatte sich mit 1½ % verzinzt, und die Zeitung berichtete triumphierend: «Denjenigen, die spöttelnd meinten, die Glattalbahn müsse, um nicht leer nach Uster fahren zu dürfen, bei jedem Turbenloch anhalten und die Leute zu unentgeltlichem Mitfahren einladen, können wir mitteilen, dass per Woche etwa 3500 Personen befördert werden.»

Vollendung und Verschmelzung mit anderen Bahngesellschaften

Schon von allem Anbeginn an war vorgesehen, die Linie baldmöglichst über Uster hinaus zu verlängern: Wetzikon und Rüti sollten berührt und dann Anschluss an die (damalige) Südostbahn (Bodensee—Chur, Sargans—Weesen—Rapperswil) gefunden werden. Am 20. Dezember 1855 erteilte der grosse Rat die Konzession für die Verlängerung bis an die südöstliche Kantonsgrenze. Mit der Südostbahn einigte man sich auf den Anschlusspunkt Uznach. Die Strecke Uznach—Rapperswil der SOB hätte dann eine Art Stumpengeleise gebildet und den Anschluss an den Zürichsee gebracht. Gründe für diese merkwürdige Linienführung waren die günstigen Gefällsverhältnisse und die kurze Verbindung Richtung Chur. Von dort aus planten die ostschweizerischen Bahnbau-Unternehmer eine Linie über den Lukmanier nach Oberitalien. Die Glattalbahn war als Zufahrtslinie zu dieser internationalen Verbindung gedacht. Die st. gallische Kantonsregierung erteilte aber die Konzession nur, wenn Rapperswil als Treffpunkt beider Linien gewählt wurde, und die Glattalbahn musste sich diesem Entscheid fügen. Sie ärgerte dann die Rapperswiler eine Zeitlang damit, dass sie statt dem von der SOB vorgeschlagenen Kopfbahnhof hart am See einen Durchgangsbahnhof weiter östlich, abseits der Stadt erstrebte, wieder hauptsächlich mit Rücksicht auf den erwarteten Durchgangsverkehr Richtung Italien. Die Rapperswiler waren deswegen so verstimmt, dass sie weitere Zahlungen für die Aktien zweiter Emission, die sie gezeichnet hatten, verweigerten und die schon geleisteten Beträge verfallen liessen. Schliesslich aber passte sich die Glattalbahn auch in dieser Frage der Südostbahn an und gab sich mit dem Kopfbahnhof zufrieden. Zwischen Uster und Rapperswil waren zuerst nur die Stationen Wetzikon und Rüti vorgesehen. Bubikon wurde unter Mithilfe der benachbarten

Dörfer aber auch von Anfang an mit einer Station beglückt, während Aathal wenig später folgte. Sehr gerne hätten die Hinwiler auf ihrem Gemeindegebiet im Betzholz auch ein Stättchen besessen, und das Trasse hätte den Bau auch zugelassen. Dieser Bahnhof blieb dann aber ein Wunschtraum der Anwohner, besitzt indessen im Archiv der SBB ein ansehnliches Dossier. Die ganze Strecke wurde in vier Bauabschnitte eingeteilt: 1. Uster—Wetzikon, 2. Wetzikon—Ritterhaus Bubikon, 3. Ritterhaus—Ferrach, 4. Ferrach—Rapperswil. Der Bahnbau durch das Aatal wurde recht teuer wegen verschiedenen Brücken, tiefgreifenden Flusskorrekturen und Aenderungen an den Fabrikanlagen. Auch in der Gegend von Rüti, wo eine hohe Brücke über die Jona erstellt und tiefe Einschnitte gegraben werden mussten, verschlang die Bahnanlage viel Geld.

Am 9. November 1857 konnten die Züge bis Wetzikon verkehren, am 1. Mai 1858 bis Rüti und am 12. Februar 1859 wurde der Verkehr auf der ganzen Strecke von Wallisellen bis Rapperswil eröffnet. Sie hatte eine Länge von 113 900 Fuss (rund 34 km).

Schon als die Gesellschaft um die Konzession für den Weiterbau nachsuchte, wurde ihr vom Regierungsrat nahegelegt, zunächst einmal «weitere Kräfte» zu sammeln. Verschiedene Bahnunternehmungen in der Schweiz hatten damals mit Finanzierungsnöten zu kämpfen. Die zweite Aktien-Emission und der Versuch, ein Anleihen von einer Million Franken zu platzieren, brachten keinen vollen Erfolg. Der Finanzmann von Schulthess-Rechberg nahm darum Unterhandlungen auf mit der «Réunion financière» in Paris, an deren Spitze Baron de Rothschild stand. Dieser hatte bei verschiedenen grossen internationalen Bahnbauprojekten die Hand im Spiel und hatte schon früher versucht, in das drohende Wirrwarr der schweizerischen Eisenbahngründungen mit ihren Konkurrenzierungen und Rivalitäten durch Fusionen etwas Einheit zu bringen. Er nahm sich der bedrängten Südostbahn, der St. Gallisch-Appenzellischen Bahn und der Glattalbahn gerne an, unter der Bedingung, dass sie sich zu einer einzigen Gesellschaft zusammenschlossen. Eine Zeitlang schien es, die Nordostbahn mit der Rheinfallbahn schliesse sich dieser Fusion ebenfalls an, doch kehrte Alfred Escher, der Exponent der NOB, aus politischen Gründen den französischen Geldmächten bald wieder den Rücken. Am 4. September 1856 wurde der Fusionsvertrag geschlossen und vom 10. April 1857 an bildeten alle drei Gesellschaften mit all ihrem Besitztum die «Vereinigten Schweizerbahnen», womit wir dort angelangt wären, wo wir begonnen haben.

Und seither?

Die Ostalpenbahn, der grosse Plan, auf dessen Verwirklichung die Führer der «Vereinigten Schweizerbahnen» noch lange hofften, wurde nie Wirklichkeit. 1860 hing die Verwirklichung zwar nur noch an einem Faden.

Er zerriss aber, als eine grosse Kaution an Italien nicht fristgemäss aufgebracht werden konnte, weil es einigen kantonalen Parlamenten an Weitsicht und Entschlusskraft zu fehlen schien. Die «Vereinigten Schweizerbahnen» blieben ein unfertiges Gebilde und hielten sich bis zur Verstaatlichung schlecht und recht über Wasser.

Der Verkehr in diesen hundert Jahren auf unseren Stationen spiegelt die Entwicklung der Siedelungen und der wirtschaftlichen Konjunktur. Nach der ersten Begeisterung der Jahre 1856/57 folgte eine Zeit der Ernüchterung und des Verkehrsschwundes bis 1859, dann rasche Zunahme bis in die Mitte der Siebzigerjahre. Dann brachte eine wirtschaftliche Depression mit sinkenden Verkehrseinnahmen die Gesellschaft in eine schwierige Lage. Mitte der Achtzigerjahre war der Tiefpunkt erreicht. Dann setzte auf unseren Stationen erneut rasche Verkehrszunahme ein, die bis zur Verstaatlichung im Jahre 1901 anhielt.

Nachdem bis zur Eröffnung der linksufrigen Zürichseebahn unsere Linie wenigstens im Verkehr von West nach Ost ein Stücklein internationale Reiseromantik vermitteln durfte, ist sie, besonders seit der Elektrifikation im Jahre 1932, zur leistungsfähigen Vorortlinie geworden, die einen bemerkenswerten Pendler- und Güterverkehr bewältigt. Der Traum vom «ostindischen Felleisen» hat seine Bedeutung verloren. Unsere Bahn dient dem Land, das sie als eiserne Strasse durchzieht, und sie möge es im neuen Jahrhundert ihres Bestehens weiter tun.

STATION SCHWERZENBACH

Julius Studer, Volketswil



Stationsgebäude Schwerzenbach 1956

Aufn. W. Staub

Die Eisenbahnlinie, die seit 100 Jahren das weite, schöne Glattal von Wallisellen bis Uster und darüber hinaus durchzieht, war anfänglich, die zugehörigen verkehrsreichen Stationen miteingeschlossen, nicht das fertige, durchorganisierte Gebilde, als das wir sie heute kennen; sie ist wie fast alles Menschenwerk aus recht bescheidenen Verhältnissen hervorgegangen. Nach dem ursprünglichen Projekt des ehrenwerten englischen Eisenbahnspezialisten Humber war für die Gemeinden Nänikon, Greifensee, Schwerzenbach, Hegnau und Volketswil eine gemeinsame Station an der Mattenstrasse unterhalb Nänikon vorgesehen. Als dann aber das von Ingenieur Kaspar Wetli von Männedorf entworfene Bahntrasse zur Ausführung kam, erhielt Nänikon eine Station auf seinem Gebiet, während die unteren Gemeinden sich mit der Zusage einer Haltestelle beim «Kimli» begnügen mussten. Im Mai 1853 beschloss eine Gemeindeversammlung in Schwerzenbach, drei Aktien zu zeichnen, «insofern es zwischen Schwerzenbach und

Hegnau einen Aus- und Ablagerungsplatz gäbe und ein Stationsgebäude errichtet werde». Der Gemeinderat von Volketswil seinerseits gab für diesen Fall die Zusicherung «einer gehörigen Korrektur der Strasse nach dem Kimli».

Als dann aber die Errichtung der Station aus Sparsamkeitsgründen fraglich wurde, forderte der Gemeinderat Schwerzenbach die Aktien zurück und Bezirksrichter Trüb in Fällanden schrieb am 21. Juni 1856, also kurz vor Eröffnung der Bahn, an die Direktion in Uster, es sei unbegreiflich, dass, wie verlautete, die Haltestelle im «Kimli» nicht ausgeführt werde, sei doch «jene Stelle unbestreitbar der beste Stationspunkt zwischen Wallisellen und Uster»... Acht Tage später beschloss dann die Bahndirektion, versuchsweise eine Aussteigestation einzurichten und die Beibehaltung vom Grad der Benützung abhängig zu machen. So wird denn beim Kimli ein schlichtes Wärterhäuschen aufgestellt worden sein, wo ein Bahnwärter Billette ausgab und mit einem Fähnchen die Züge zum Halten brachte...

Das erste Stationsgebäude

Diese Haltestelle «Auf Verlangen», wie wir heute sagen würden, konnte aber auf die Dauer nicht befriedigen. Schon am 12. März 1857 liess der Gemeinderat Volketswil an die zuständige Instanz folgendes Schreiben abgehen:

An die
Glattalbahn-Direktion in Uster
Tit.

Die unterzeichnete Stelle sieht sich nach dem allgemeinen Wunsche der hiesigen Bevölkerung veranlasst, Sie zu ersuchen, im Kimli, Schwerzenbach, wo sich dato eine Flaggenstation befindet, eine feste Station mit Warenhalle zu errichten. Dieses Gesuch hat seine Begründung in Folgendem:

Kimli ist der natürlichste Einsteigeplatz für die nahegelegenen politischen Gemeinden Volkensweil und Schwerzenbach, und da diese eine Bevölkerung von mehr als 3000 Seelen zählen und rücksichtlich der Seidenfabrikation, sowie der landwirtschaftlichen Produktion mit der Hauptstadt Zürich immerwährenden Verkehr haben, so ist eine feste Station mit Warenhalle sehr zweckmässig und gewiss im Vorteil der Glattalbahn selbst.

Die diesf. Vorteile wollen wir nicht näher ausführen. Sie können solche am besten ermessen, hoffen daher, Sie werden unserem Gesuch entsprechen.

Hochschätzungsvoll ergebenst
Namens des Gemeinderates
der Präsident: Hs. Jak. Gut
der Schreiber: Wettstein

Die Erhebungen bei der Haltestelle während den ersten sieben Monaten (August 1856 bis Februar 1857) ergaben eine durchschnittliche Frequenz von 479 Personen mit Fr. 148.40 Einnahmen im Monat und einen Güterverlad von 275 q. Dieses Ergebnis mag genügt haben, um an der Stelle der früheren «Bude», wie es in einem Bericht etwas despektierlich heisst, ein bescheidenes, wohl aus Holz bestehendes Aufnahmegebäude zu erstellen. In einem Protokoll der «Vereinigten Schweizerbahnen» (VSB), zu welchen die Glattalbahn, die St. Galler- und Appenzellerbahn und die Südostbahn (Rapperswil—Chur) kurz vorher zusammengeschlossen worden waren, findet sich unter Bauaufwendungen des Jahres 1859 ein Posten von Fr. 300.—, bestimmt zur Errichtung eines Brunnens «bei der Station Schwerzenbach».

Die Errichtung einer Station brachte den anstossenden Gemeinden neben allerlei Erwartungen auch Sorgen und Verpflichtungen, vor allem die der Anlegung genügender Zufahrtswege. An einer Gemeindeversammlung in Schwerzenbach vom 1. Juli 1860 wurde ein Projekt des Ingenieurs Frei über die Erstellung einer Strasse bis zur Brücke über den Chimlibach angenommen und beschlossen, die Ausführung auf öffentlicher Absteigerung dem Mindestfordernden zu übergeben. Für das benötigte Land wurden 2½, 3 und 4 Rappen pro m² bezahlt. Als Anstösser werden genannt: Präsident Pfister, Gemeinderat Gujer, Gemeindeammann Walder, Hansjakob Gull, Rudolf und Hans Heinrich Winkler, Gebrüder Weiss und Gemeindeammann Reutlinger in Hegnau. Die Arbeit wurde dem Bauunternehmer Xaver Zürn in Ottenbach für die Summe von Fr. 1998.— übertragen. Im November 1860 wurde die neue Strasse nach der Station und zur Bachgrenze von der Gemeindeversammlung abgenommen und dem Uebernehmer Zürn auf sein Gesuch hin, da er angeblich mit Verlust gearbeitet hatte, eine Zulage bewilligt. Später aber beschloss man, «keine Zulagen oder Trinkgelder» auszuzahlen...

Das Bestehen dieser Station wurde durch die weitere Entwicklung des Verkehrs wohl gerechtfertigt, wie folgende Tabelle zeigt:

	Personen	Güter	Vieh (Zahl)	Einnahmen	Rang
1858	5 580	873	—	Fr. 2 005.90	62
1861	7 223	3 425	39	Fr. 4 119.02	61
1865	13 862	6 058	703	Fr. 9 658.27	56
1867	15 853	4 459	566	Fr. 9 176.90	57
1901	33 507	34 490	766	?	

Im Laufe der Zeit machten sich verschiedene Mängel fühlbar. So erwies sich die Anlage eines Ausweichgleises als dringend notwendig, um das Kreuzen der Züge auf der Station zu ermöglichen. Besonders aber riefen

die prekären baulichen Verhältnisse des Stationsgebäudes die öffentliche Kritik auf den Plan. Am 11. Dezember 1872 wies der Gemeinderat von Schwerzenbach in einem ausführlichen Schreiben an die Bahndirektion auf die ungenügenden Räumlichkeiten des dortigen Bahnhofes hin und erwähnt als hauptsächlichste Uebelstände, dass

- a) das Lösen der Fahrbillette unter freiem Himmel stattfinden müsse, die Passagiere allen Unbilden der Witterung ausgesetzt seien;
- b) das Wartezimmer viel zu eng und klein sei, um alle Fahrgäste aufzunehmen;
- c) die für die Ablagerung von Waren und Gütern bestimmten Räume ebenfalls zu klein seien und viele Güter im Freien gelagert werden müssten;
- d) die Gebäulichkeiten überhaupt den Anforderungen und Bedürfnissen nicht mehr genügen könnten...

Die Behörde ersucht, Anstalten zu treffen, damit die Station Schwerzenbach beförderlichst erweitert werde, auch im Interesse der Bahn selber. Unterzeichnet ist das Schriftstück von Präsident Jakob Gujer und Schreiber Hans Heinrich Gull.

Dreimal griff auch der damalige Pfarrherr von Fällanden, Dekan J. H. Spinner* zur Feder, um im Namen der Umwohnerschaft die Direktion der VSB in St. Gallen auf die unhaltbaren Zustände der Station Schwerzenbach aufmerksam zu machen. In einem dieser Schreiben, die (nach Form und Inhalt Meisterstücke ihrer Art) es wohl verdienten, dem Aktenstaub entzogen und hier im Wortlaut wiedergegeben zu werden, schildert er die Verhältnisse wie folgt:

«Das Wartezimmer ist dumpfig und viel zu klein; gar oft muss ein grosser Teil der Passagiere ausser demselben sich aufhalten, weil kein Platz mehr darin ist. Wenn man bedenkt, dass gar viele Weber und Weberinnen die Bahn benützen, welche beim Aufenthalt ausser dem Warteraum riskieren, durch eintretenden Regen mit ihren kostbaren Wuppen durchnässt zu werden... oder dass durch das ungenügende Wartelokal mancher arme Mann und manche Weberin sich genötigt sieht, sich in das nahe liegende Wirtshaus zu begeben und schon dort einen Teil ihres Lohnes zu verbrauchen... Auch die Wohnung des Stationsvorstehers ist durchaus ungenügend, das Stübchen, in dem sich der Vorsteher den ganzen Tag aufhalten muss, ist viel zu klein, sehr feucht und daher eine Brutstätte von gefährlichen Krankheiten. Es ist eine unbestrittene Tatsache, dass der frühere Stationseinsteher Pfister seine Gesundheit ruiniert, und dass der jetzige Einnehmer Schweizer im ersten Jahr seines Dienstes in Schwerzenbach sich eine gefährliche und langandauernde Lungenentzündung zugezogen hat...»

* Spinner Johann Heinrich (1823—1884), Bürger von Aeugst und Zürich, wirkte nach Vikariaten und Verwesereien in Höngg, Bonstetten und anderen Orten von 1862 bis zu seinem Tode als Seelsorger in Fällanden. 1866 bis 1884 war er Dekan des Pfarrkapitels Uster.

Das Schreiben schliesst mit den Worten:

«Aus all diesen Gründen, deren Triftigkeit der Augenschein genügend darlegt, sehen wir uns veranlasst, an Sie das ehrerbietige und dringende Gesuch zu richten, dass Sie mit möglichster Beförderung auf die Erstellung eines neuen, zeitgemässen Stationshauses in Schwerzenbach Bedacht nehmen möchten. Das Interesse der Bahn ist es, das uns bei unserem Gesuch leitet und diese Rücksicht wird auch Sie bestimmen bei der Behandlung unseres Gesuches. Wir hoffen daher, keine Fehlbitte zu tun» usw.

Fällanden, den 11. Oktober 1872

Hochachtungsvoll ergebenst
namens einer grossen Anzahl von Bewohnern des Rayons
der Station Schwerzenbach J. H. Spinner, Dekan

Ein neuer Bahnhof entsteht

Die Bahnverwaltung konnte sich der Berechtigung dieser Argumente nicht verschliessen, versprach Abhülfe und erwog verschiedene Möglichkeiten. Eine vorgeschlagene Versetzung des eben freigewordenen Stationsgebäudes von Buchs (im Rheintal) nach Schwerzenbach liess man aus rechnerischen Erwägungen bald fallen und entschloss sich zur Erstellung einer soliden Baute mit folgendem Raumprogramm:

Erdgeschoss: Kassabüro (160—170 Quadratfuss Bodenfläche)
Gepäckraum (230—240 Qf.), Wartsaal (400 Qf.)
Vorhalle und Abort

Obergeschoss: Dienstwohnung mit vier Zimmern und Nebenräumen

Güterschuppen: 1000 Qf. Bodenfläche (10 Quadratfuss = ca. 1 m²)

Bis zur Ausführung des Baues verstrich indessen über ein Jahr, und so musste Dekan Spinner nochmals mit beredten Worten vorstellig werden und im Namen der Vorsteherschaften der umliegenden Gemeinden das Gesuch anbringen, dass «die Baute mit möglichster Beförderung in Angriff genommen und noch im Laufe dieses Jahres vollendet oder wenigstens so weit gefördert werden möchte, dass sowohl der Stationsverwalter als auch die Reisenden darin gegen die Unbilden der Witterung sichere Zuflucht finden und die Waren vor Schaden bewahrt werden können...» (21. Juli 1874).

Auf die erfolgte Ausschreibung hin bewarben sich nachstehende Bau-
firmen um die Ausführung:

Kuhn und Stiefel, Effretikon und Dübendorf, mit 30 % Zuschlag
Heinrich Schlumpf, Baumeister, Uster (20 %)
Lenzlinger, Zimmermeister, Niederuster (15 %)
Jakob Hoffmann und Sohn, Zimmermeister, Niederuster (8 %)

Die Arbeiten wurden nach einigem Drum und Dran dem zweitgenannten Unternehmer übertragen und die vertragliche Regelung am 15. August 1874 unterzeichnet von Bahndirektor Wirth, den Architekten Boesch und Müller in St. Gallen und Baumetzmeister H. Schlumpf in Uster.

Der Kostenvoranschlag lautete:

Aufnahmegebäude	Fr. 16 884.81
Güterschuppen	Fr. 3 791.42
	Fr. 20 676.23
Zuschlag 8 %	Fr. 1 654.10
Total	Fr. 22 330.33

So erhielt Schwerzenbach ein würdiges Stationsgebäude, wobei den Bedürfnissen für lange Zeit, ja bis auf den heutigen Tag, Genüge geleistet war. Als spätere bauliche Veränderung ist die Erweiterung der Geleiseanlage zu erwähnen. Im Jahre 1908 kam das Projekt zur Sprache, den Güterschuppen vom Aufnahmegebäude mit einem Abstand von 50 m zu trennen. Vorsorglich wurde gegen Westen hin Land erworben. Der Plan wurde nicht ausgeführt, wohl der hohen Kosten wegen (Fr. 32 000.—), ebenso unterblieb die Anbringung eines Perronvordaches. Dagegen wurde 1914 neben dem Billettschalter ein solcher für die Güterabfertigung eingerichtet.

Personelles

Es geziemt sich wohl, den Beamten, die im Laufe der 100 Jahre des Bestehens auf der Station Schwerzenbach ihren verantwortungsvollen und nicht ungefährlichen Dienst versehen haben, einen Abschnitt zu widmen. Doch sind die Akten hierüber äusserst schweigsam und enthalten ausser Namen, Alters- und beruflichen Angaben keinerlei menschlich ansprechende Züge. Ihre Taten «meldet kein Buch, kein Heldenlied»... Für die ersten 50 Jahre fehlen auch die Namen. Die Funktionäre kommen und gehen; die Intervalle sind erfüllt von der Berufsausübung, den täglichen Freuden und Nöten, von Anerkennung und Anfechtung, und was bleibt, ist das Bewusstsein getaner Pflicht.

Die Stationsvorstände

Als erster «Stationsvorstand» und Bahnwärter in einer Person amtierte seit 1856 ein gewisser Jakob Müller, Hans Heinrich Müller, Seilers Sohn, von Zimikon. Er hatte die Ehre, von Obergeringenieur K. Wetli für den Posten vorgeschlagen zu werden. Seine Nachfolger sind nicht feststellbar, weder aus den Akten noch — begreiflicherweise — aus dem Munde von Zeit-

genossen. In den 80er Jahren stand der Station Johann Jakob Zogg vor, geb. 1848, von Wartau SG, der im Stationsbüro auch den Postdienst versah. Wegen Abnahme des Gehörs sah er sich 1887 gezwungen, den Bahndienst zu quittieren, worauf er das unweit der Station gelegene stattliche Haus erbauen liess und darin noch eine Reihe von Jahren als Posthalter amtierte. Seine Nachfolger waren:

Albert Perret, geb. 1871, von Mels SG (1887—1918); Gottfried Roth, geb. 1878, von Brenzikofen BE (1918—1934); Ernst Rutschmann, geb. 1884, von Wasterkingen (1934—1945); Albin Trachsler, geb. 1894, von Hittnau (1945—1951); Karl Schurter, geb. 1898, von Bauma (1951—1955); Emil Vogt, geb. 1892, von Messen SG (1951—1955); Walter Hoffmann, geb. 1894, von Windisch AG, seit November 1955.

Stationsbeamte, Bahnwärter, Güterexpedienten, Weichenwärter

Emil Pfister, geb. 1876, von Fällanden, seit 1901; Wilhelm Manhart, geb. 1890, von Mels-Quarten, seit 1912; Rudolf Glarner, geb. 1884, von Meilen, seit 1915; Alfred Schneebeili, seit 1914; Jakob Arter, von Hegnau; Robert Hauser, seit 1914, von Stadel, seit 1945; Otto Schaufelberger, geb. 1921, von Wald; Ernst Kündig, geb. 1920, von Rünenberg BL; Franz Heimgartner.

Es mag hier angebracht sein, etwas über die Uniformierung der Bahnangestellten unserer Gegend vor 1902 auszusagen, d. h. vor der Zeit, da der Ankauf der Privatbahnen durch den Bund erfolgte, und die uns vertrauten SBB-Uniformen in Erscheinung traten.

Laut dem Dienstbekleidungsreglement vom Jahre 1867 trugen die Beamten der «Vereinigten Schweizerbahnen» eine Mütze aus dunkelgrünem Tuch, vorn auf dem Stirnband die Buchstaben VSB und das geflügelte Rad, umfasst von Eichenlaub, alles in Silber gestickt; dazu einen Rock aus grünem Tuch mit Metallknöpfen, einreihig, ferner Beinkleider und Kaput aus grauem Stoff.

Ein schwarzer Tag

Leider war die Station Schwerzenbach Schauplatz eines jener tragischen Unfälle, wie sie im Bahnbetrieb leider dann und wann vorkommen. Er betraf den Stationswärter Wilhelm Manhart, der vertretungsweise auch den Bürodienst besorgte und als pflichtgetreuer und dienstfertiger Beamter sich allgemeiner Achtung und Wertschätzung erfreute. Gross war daher die Anteilnahme der Bevölkerung, als der Genannte in Ausübung seiner dienstlichen Obliegenheiten am 13. Januar 1943 tödlich verunglückte.

Ueber den Hergang des Unfalles ist aus dem Bericht des Stationsvorstandes folgendes zu entnehmen: Abends zwischen 7 und 8 Uhr kam Manhart

während eines Stationsmanövers beim Ankuppeln eines Güterwagens zu Fall und geriet vor dem Stationsgebäude unter die Räder. Dabei wurde ihm das rechte Bein total aufgerissen und abgefahren. Im Kantonsspital Zürich, wohin der Schwerverletzte unverzüglich überführt wurde, verschied er trotz mehrmaliger Bluttransfusion kurz vor Mitternacht. — Infolge Versagens der Regulierbremse, so stellte die gerichtliche Untersuchung des Unfalles fest, prallte der Güterzug — die vom Lokomotivführer noch benützte automatische Bremse kam nicht mehr zur Wirkung — mit solcher Wucht auf den abzuführenden Güterwagen, dass M. umgeworfen wurde.

Die jüngste Entwicklung

Im Jahre 1902 wurde die VSB Bestandteil der SBB und hat seitdem deren Entwicklung mitgemacht. Als bedeutendste Aenderung der Neuzeit ist die im Jahre 1932 durchgeführte Elektrifizierung des Betriebes zu nennen. Ueber die seitherige Verkehrsentwicklung lassen wir wieder einige statistische Zahlen Auskunft geben, wobei die Auswirkungen von Krieg und Krise sowie der Konkurrenzierung durch das Automobil nicht zu übersehen sind!

Verkehr der Station Schwerzenbach

	Personen	Gütertonnen	Einnahmen	
1902	36 143	3 835	Fr. 29 307.90	
1910	80 089	5 538		
	Billette		Abonnements	Gütertonnen
	einfach *	retour		
1920	15 646	8 061	1 818	3 938
1930	6 376	18 657	2 363	4 748
1940	65 575	14 423	1 600	4 440
1950	81 129	25 156	3 231	3 824

Einnahmen 1950 Fr. 255 841.—

1955: 35 850 Billette, 3500 Abonnements, = Fr. 129 500.— Einnahmen; 13 380 Gepäcksendungen, 21 186 Frachtbriefe, 4549 Gütertonnen, 1822 Güterwagen; AT 4 (Ausnahmetarif: Eier, Butter, Milch usw.) Abfertigungen: 549, Gewicht: 24 Tonnen.

Seit 1. Dezember 1953 besorgt die Firma Ryffel, Transportunternehmung, Uster, per Autocar einen regelmässigen Zubringerdienst zwischen den Stationen Uster und Schwerzenbach, wobei ein 30-plätziger «Bus» in acht

* Während und nach dem 1. Weltkrieg wurden keine verbilligten Retourbillette abgegeben!

werktäglichen Kursen (an Sonntagen drei) die Dörfer Gutenswil, Volketswil und Hegnau berührt und Personen und Post befördert. Der Betrieb, der besonders im Winter von vielen Umwohnern als Wohltat empfunden wird, weist immer noch ein Defizit auf, das etliche tausend Franken ausmacht und je zur Hälfte von den Gemeinden Uster und Volketswil getragen wird.

Diese Neuerung rief alsbald einer anderen: Im Mai 1955 wurde beim Bahnhof Schwerzenbach durch private Initiative ein wohlausgestatteter Kiosk etabliert, wo Frau Maria Moser aus Schwerzenbach auf eigene Rechnung die gangbarsten Zeitungen, Zeitschriften und Bedarfsartikel zum Kauf auflegt.

Viel diskutiert und besprochen, aber einer unbestimmten Zukunft vorbehalten, bleibt immer noch die Anlage eines zweiten durchgehenden Geleises oder die Doppelspurigkeit der ehemaligen Glattalbahn, die sich in 100 Jahren des Bestehens zu einer der dichtest befahrenen Linien der Bundesbahnen entwickelt hat. Jene würde aber unfehlbar die Unterführung des Niveau-Ueberganges beim «Kimli» notwendig machen. — Wenn diese beiden Projekte einmal Wirklichkeit geworden sind, dann wird sich das Landschaftsbild an jener Stelle mit den zahlreichen neu-erstellten Wohn- und Fabrikationsbauten im Umkreis so verändert haben, wie es sich die Anwohner vor 50 oder gar vor 100 Jahren kaum träumen liessen!

Korrigenda: Die auf Seite 20, in der 20. Zeile erwähnten Landpreise beziehen sich auf den Quadratfuß und nicht auf den Quadratmeter.

STATION NÄNIKON-GREIFENSEE

Von Alfred Hui, Station Nänikon



Stationsgebäude Nänikon-Greifensee 1956

Aufn. W. Staub

Am 1. August 1956 kann unsere Station auf ihr 100jähriges Bestehen zurückblicken. Das ist sicher ein schönes Alter. Man sieht es ihr aber auch an, wenigstens äusserlich. Ihr Kleid ist verwaschen und unansehnlich geworden. Sie gleicht heute ein wenig einer alten Frau, die nicht mehr recht weiss, ob sie sich nochmals ein neues Kleid zulegen soll oder ob das alte noch bis zum Lebensende genügt. Ja, soll sie oder soll sie nicht? Innerlich ist sie nämlich erstaunlich frisch geblieben und hat sich vor zwei Jahren sogar noch einer Verjüngungskur unterzogen. Trotzdem..., in diesem Alter muss man mit allem rechnen. Sie ist nämlich auch etwas unpraktisch geworden und passt nicht mehr so recht in die moderne Zeit. Viele wünschen ihr ganz offen den Tod. Im allgemeinen ist man aber ziemlich nachsichtig und verzeiht ihr die Schwächen, wie es sich dem Alter gegenüber gehört.

Nun wollen wir aber sehen, wie es unserer Jubilarin auf ihrem Lebensweg bisher ergangen ist. Gewiss, es war kein allzu bewegtes Leben, darum

wurde sie auch so alt. Doch im grossen und ganzen gleicht es dem ihrer grösseren Nachbarn. Hier wie dort war und ist sie das Tor zur weiten Welt. Hier wie dort wechseln in hunderter Folge Abschied mit Wiedersehen, Tränen mit Lachen, Freude mit Aerger, Beschaulichkeit mit Hast. So betrachtet ist sie ebenso wichtig wie jede andere. Ihre Seele ist nicht weniger gross, weil sich all das in kleinerem Masse abspielt als anderswo. Die Bahnverwaltung freilich hat zum Seelenleben der Station keine Beziehung, sie registriert dieses höchstens als Begleiterscheinung des Bahnbetriebes. Für sie zählen die Zahl der verkauften Billette und das Quantum der beförderten Güter. In dieser Hinsicht musste sich unsere Station immer mit einem bescheidenen Rang begnügen.

Die Vorgeschichte

Die Errichtung unserer Station gab zu mancherlei Verhandlungen zwischen der Bahnverwaltung und unseren Gemeinden Anlass. Es war keineswegs so, dass der Bahnbau von unserer bauerlichen Bevölkerung mit Begeisterung aufgenommen wurde. Eine Bahn? Wozu? Den jährlichen Gang zum Zinsherrn in die Stadt konnte man noch gut zu Fuss oder mit eigenem Fuhrwerk tun. Musste man sonst einmal reisen, gab es ja noch die gute, alte Postkutsche. Diese war zwar teuer. Nach Zürich und zurück bezahlte man Fr. 3.80. Soviel verdiente damals eine männliche Arbeitskraft in zwei Tagen. Mit diesem Betrag konnte man damals 30 Liter Milch, 2 kg Anken oder 5 kg Fleisch kaufen. Die Eisenbahn sollte dem Vernehmen nach bedeutend billiger sein. Aber das Konto «Reisen» fiel nun einmal im bauerlichen Haushalt nicht ins Gewicht. Wozu also eine Bahn? Es brauchte in den Dörfern einflussreiche Männer, welche dem Bahnbau günstig gesinnt waren, um die Bevölkerung umzustimmen. Ein solcher Mann war Landschreiber Dietrich in Greifensee, welcher dem Gründungskomitee der Glattalbahn in Uster angehörte.

Am 12. März 1853 erhielten unsere Gemeinden von diesem Komitee eine Zuschrift mit der Einladung, sich am Bau einer Bahnlinie von Wallisellen nach Uster durch Uebnahme von Aktien zu beteiligen. Schon am 22. März fand in Greifensee eine Gemeindeversammlung statt, welche einstimmig beschloss, sich mit vier Aktien zu Fr. 500.— (heutiger Wert je ca. Fr. 2000.—) am Bahnbau zu beteiligen unter der Bedingung, dass

1. die Bahn zwischen Greifensee und Nänikon hindurchgeführt,
2. im Gemeindebann Greifensee ein Stationshaus errichtet werde und
3. eine Fusion dieser Gesellschaft mit derjenigen der Ostbahn stattfinde.

Am 28. März hatte die Gemeindeversammlung in Nänikon darüber zu befinden. Mit einer Stimme Mehrheit wurde beschlossen, sich nicht am Bahnbau zu beteiligen. Das Komitee in Uster liess aber nicht locker. Am

14. Mai wurde eine weitere Gemeindeversammlung abgehalten, welche offenbar ziemlich stürmisch verlief. Mit 42 gegen 17 Stimmen wurde diesmal beschlossen, sich am Bahnbau zu beteiligen. Weil die Zeit vorgerückt war und Zwistigkeiten über die Art und Weise der Beteiligung auftraten, musste die Versammlung aufgehoben und auf den 16. Mai vertagt werden. An dieser zweiten Versammlung wurde beschlossen, zwei Aktien zu übernehmen unter der Bedingung, dass die Station in der Nähe des Dorfes erstellt werde.

Beide Dörfer stellten somit das begreifliche Begehren, die Station auf ihrem Gebiet zu haben. Was nun? Das erste Projekt des englischen Ingenieurs Humber sah eine etwas mehr seewärtsgelegene Linienführung vor und streifte noch das Eichhölzli an seinem nördlichen Rande. Die Station war im Sandacker vorgesehen, also etwa beim heutigen Hause Attinger, und hätte die Dörfer Nänikon, Greifensee, Schwerzenbach, Hegnau, Zimikon und Volketswil bedienen müssen. Der mit dem Bau der Linie beauftragte Ingenieur Wetli sah in diesem Projekt verschiedene Mängel und legte der Direktion ein zweites vor, welches dann auch ausgeführt wurde. Dieses sah die Station an der Mattenstrasse vor, welche damals die einzige Verbindungsstrasse zwischen Nänikon und Greifensee war. In Nänikon war man über diesen Beschluss wenig erbaut. In der Versammlung vom Silvester 1853 wurde einmütig beschlossen, es sei bei der Direktion dahin zu wirken, dass die Station in die Gegend des Fussweges nach Greifensee verlegt werde, also an den heutigen Ort. Gleichzeitig versprach man, eine Kommunikationsstrasse in dieser Richtung zu bauen, wobei wohl die Strecke vom jetzigen Weilenmannbrunnen bis zur Mühle gemeint war. Auf die diesbezüglich eingereichte Petition antwortete die Direktion in zustimmendem Sinne, allerdings unter folgenden Bedingungen:

1. Die Gemeinde Nänikon übernimmt die aus der Veränderung sich ergebenden «extra» Unkosten.
2. Sie garantiert die rechtzeitige Fertigstellung der Zufahrtsstrasse.
3. Sie sorgt dafür, dass die Veränderung vom hohen Regierungsrat sanktioniert werde.
4. Sie holt die Zustimmung der Gemeinden Werrikon, Greifensee, Zimikon, Hegnau, Schwerzenbach und Volketswil ein.

Das war nun natürlich gegen die Interessen der Greifenseer, welche sich bei der Direktion beschwerten. Sie fanden, nicht zu Unrecht, dass die Verlegung des Stationsplatzes nur im Interesse von Nänikon liege, dass ihnen somit die Erstellung einer Kommunikationsstrasse bis zur Gemeindegrenze auf eigene Kosten nicht zugemutet werden könne.

Die Direktion verlangte nun, dass sich die beiden Gemeinden selber einig werden sollten. Es wurde eine Kommission eingesetzt, welche ein

Uebereinkommen zustande brachte. Die Gemeinde Nänikon lehnte dieses jedoch ab mit der Begründung, keine weiteren Leistungen als die angebotenen zu übernehmen.

Diese freundnachbarlichen Geplänkel spielten sich im Herbst 1854 ab. Am 9. Dezember 1854 entschied die Bahnverwaltung, die Station Nänikon 1500 Fuss weiter östlich zu erstellen. Dies geschah nun bestimmt nicht, um Nänikon zu bevorzugen oder Greifensee zu benachteiligen, sondern einfach deshalb, weil sich das Terrain an der Mattenstrasse als ungünstig erwies. Ein weiterer Grund war die Forderung der Gemeinde Schwerzenbach nach einer eigenen Station. Beim Bau der Station an der Mattenstrasse wären die beiden Stationen zu nahe zusammengedrückt.

Es galt nun noch, die Greifenseer zufriedenzustellen. Die Bahnverwaltung offerierte der Gemeinde einen Beitrag von Fr. 1000.— an die Kosten des Strassenbaues sowie einen solchen von Fr. 125.— an die Holzkorporation für den durch die erste Aussteckung im Eichhölzli verursachten Schaden. Ausserdem hatten sich verschiedene Bürger von Nänikon anboten, die Steine für das Steinbett gratis zu liefern, und Heinrich Fischer im Neuhaus war bereit, den erforderlichen «Grien» für Fr. 25.— abzutreten. In ihrer Gemeindeversammlung vom 13. Jenner 55 genehmigten die Greifenseer den Vertrag mit der Glattalbahn und beschlossen, mit dem Bau der Strasse unverzüglich zu beginnen. Greifensee benützte diesen Anlass, um gleichzeitig ihr Strassennetz zu vervollständigen. Die Strasse sollte von der Kirche an in zwei Richtungen fortgeführt werden: die eine am (alten) Schulhaus vorbei bis auf den sogenannten Städtliplatz, die andere dem Meierschen Hause entlang gegen den See bis zur Strasse, die zwischen den Häusern von Gemeinderat Heinrich Walder und Jakob Brächler durchführte.

Während Greifensee sein Teilstück rechtzeitig fertig stellte, hatte man es damit in Nänikon nicht so eilig. Bei der Betriebsaufnahme der Bahn lagen noch nicht einmal die Pläne vor, so dass die Gemeinde ernstlich ermahnt werden musste, vorwärts zu machen.

Durch den Bahnbau wurde auch die «äussere Gemeindebrunnenstube» von Greifensee betroffen. Die Bahnverwaltung wollte die Gemeinde mit einer Entschädigung von Fr. 100.— abspeisen, was jedoch von dieser nicht angenommen wurde. Als infolge Fundamentgrabung für die Brücke über das Nänikerbächli der Gemeindebrunnen überhaupt zu laufen aufhörte, musste die Bahnverwaltung tiefer in den Sack greifen. Immerhin gelang es, südlich der Bahnlinie Wasser zu finden, so dass die Bahn nur Fr. 400.— bezahlen musste statt Fr. 500.—, wenn das Wasser nördlich hätte gefasst werden müssen.

Auch wegen den Landabtretungen gab es zwischen Bahn und Eigentümern manchen Strauss auszufechten. So wurde den Besitzern von Land rechts der Bahn bei der Station zugesichert, dass längs der Bahn ein Weg erstellt

werde, da ihre Güter zerschnitten wurden. Jakob Altorfer wollte mehr Entschädigung für den umgehauen Wald in der Hirzeren, ebenso für Umweg in den Wiesen unterhalb der Station. Mehrforderungen für abgetretenes Land der Gebrüder Denzler und des Bezirksrichters Denzler in Nänikon wurden abgewiesen. Jakob Zollinger, Nänikon, musste wieder ein Weg in sein Grundstück verschafft werden. Man sieht, der Bahnbau brachte manches Problem mit sich, und an Gesprächsstoff dürfte es damals kaum gemangelt haben.

Die Station ist gebaut

Die offizielle Betriebsaufnahme der Station erfolgte gleichzeitig mit derjenigen der Bahn. Dieses Ereignis scheint bei uns keine hohen Wellen geschlagen zu haben. Eine andere Angelegenheit dürfte der Grund zur Zurückhaltung gewesen sein. Die Direktion der Glattalbahn präsentierte nämlich noch im gleichen Monat der Gemeinde Nänikon die Rechnung für die Verlegung der Station im Gesamtbetrage von Fr. 1700.—; Fr. 300.— für geometrische Vermessungen usw., Fr. 1000.— Beitrag an den Strassenbau in Greifensee und Fr. 400.— Entschädigung wegen Verlust des Brunnenwassers der Gemeinde Greifensee. Wir wissen nicht, wie die Gemeindeversammlung vom 24. August 1856 diese Botschaft aufnahm; jedenfalls beschloss sie einmütig, nur Fr. 300.— zu bezahlen, und zwar unter der Bedingung, dass der Betrag von der Direktion zurückbezahlt werden müsse, wenn die Station je wieder verlegt werden sollte. Man drohte ferner, falls die Direktion nicht auf die Mehrforderung von Fr. 1400.— verzichte, gegen die Bezahlung der Fr. 300.— die geeignet erscheinenden Einwendungen zu erheben. Der Vorsteherschaft wurde gar die Vollmacht erteilt, «für den Fall, dass sich die Direktion mit den Fr. 300.— nicht begnüge, diesen Rechtsstreit vor jedem kompetenten Richter zu verfechten oder durch einen Anwalt verfechten zu lassen». Gleichzeitig wurde aber beschlossen, der Direktion mitzuteilen, dass nunmehr mit dem Bau der Strasse unverzüglich begonnen werde, denn die Verzögerung im Bau war wohl der Grund, dass die Direktion so scharf vorgegangen war.

Doch auch diese Suppe wurde nicht so heiss gegessen, wie sie gekocht worden war. Die Direktion übergab die Sache Herrn Ingenieur Wetli, welcher mit den Abgeordneten der Gemeinde, Präsident Hager und Schreiber Ochsner, verhandelte. Man einigte sich schliesslich dahin, dass die Gemeinde nebst den Fr. 300.— noch Fr. 200.— als Entschädigung für den Verlust des Brunnenwassers zu bezahlen habe.

Laut einem vertraglichen Uebereinkommen vom Mai 1856 zwischen der Zivilgemeinde Nänikon und der Gemeinde Uster übernahm diese den Ankauf des erforderlichen Landes für die Strasse und den Aushub der Erde, während jene für das Steinbett und die Bekiesung aufkommen musste.

Die Arbeiten wurden im Nachsommer in Angriff genommen und bis zum Einbruch des Winters vollendet.

Damit war nun unsere Station wirklich betriebsbereit, denn was wäre eine Station ohne richtige Zufahrtsstrassen. Die Anlage war recht bescheiden. Das Durchgangsgeleise und ein kurzes Abstellgeleise mit einer Rampe war alles. Das Stationsgebäude bestand aus einem kleinen, einstöckigen Holzbau. Man kann sich diesen ganz gut vorstellen, wenn man sich vom heutigen Bau den oberen Stock, das Vordach mit dem Stellwerk und den Anbau hinwegdenkt. Das Büro und der Wartsaal befinden sich heute noch am gleichen Ort. Allerdings bestand zwischen beiden Räumen eine Wand, um den Vorstand und seine Familie vor den neugierigen Blicken des Publikums zu schützen. Das Büro war nämlich gleichzeitig Wohnstube. Der Schalter ging auf die Geleise-seite gegen das Freie hinaus, wo heute das Stellwerk steht. Hinter dem Büro lag die Küche, und oben waren die Schlafräume.

Als ersten Stationsvorstand wählte die Direktion Herrn Gemeinderat Rudolf Morf von Nänikon. Sein Jahresgehalt betrug Fr. 900.—, was für damalige Verhältnisse als anständig bezeichnet werden darf. Grosse Kenntnisse waren für den damals einfachen Betrieb nicht notwendig, was schon daraus hervorgeht, dass der Nachfolger, alt Polizeigefreiter Jakob Trüb von Maur, den Posten nach einem dreiwöchigen Lehrkurs beim abtretenden Vorstand übernehmen konnte. Achtmal im Tag wurde die ländliche Ruhe durch das «schnaubende Ungeheuer» unterbrochen, in jeder Richtung verkehrten vier Züge. Billette erhielt man bis 1860 nur nach den Stationen der Glattalbahn. Wer nach Zürich oder Richtung Winterthur reisen wollte, hatte in Wallisellen umzusteigen und neue Billette zu lösen. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass in den ersten Jahren im Durchschnitt nur etwa sechs Personen den Zug bestiegen und die Tageseinnahmen bloss Fr. 3.25 betrugen, begreift man, dass die Direktion sich ernstlich mit dem Gedanken befasste, die Station in die Nähe der unteren Gemeinden zu verlegen. Es wäre dies ohne grosse Kosten möglich gewesen, weil in Schwerzenbach nur eine provisorische Haltestelle bestand. Bei einer neuerlichen Differenz zwischen der Gemeinde Nänikon und der Glattalbahn wegen der Erstellung einer Kulisse bei der Station wurde sogar ganz offen mit der Verlegung gedroht.

Selbst die Verschmelzung der Glattalbahn in die Vereinigten Schweizerbahnen im Jahre 1857 vermochte das Misstrauen gegen die Bahn bei den Nänikern nicht zu zerstreuen. Mit Einmütigkeit wurde beschlossen, die beiden Aktien zu veräussern. Sie wurden an die Herren Schulverwalter Denzler und Stillständler Denzler für die Summe von Fr. 920.— verkauft, also mit Fr. 80.— Verlust.

Die bauliche Entwicklung

Das Neue brach sich aber doch allmählich Bahn. Bis 1870 hatte sich der Verkehr auf unserer Station bereits verzehnfacht, und die Stationsanlage, welche anfänglich als Luxus oder gar überflüssig erschien, erwies sich jetzt als ungenügend. Im Dezember 1873 richtete der Präsident der Vorsteher-schaft, Simon Hager, ein Schreiben an die Direktion der VSB in St. Gallen, welches auf die Unzulänglichkeit der Stationsanlage hinwies. Namentlich vermisste man einen Güterschuppen, weshalb die Güter im Freien gelagert werden mussten. Ingenieur Wetli arbeitete darauf ein Projekt für einen Totalumbau im Kostenbetrage von Fr. 50 000.— aus. Dieses hätte den Neubau des Stationsgebäudes, eines Güterschuppens sowie ein Kreuzungsgeleise umfasst. Ausgeführt wurden im Jahre 1875 aber nur der Bau des Güterschuppens und das Kreuzungsgeleise, für mehr reichte es nicht, denn im gleichen Jahr wurde in Schwerzenbach ein neues Stationsgebäude errichtet. Geldsorgen waren damals schon eine bekannte Erscheinung bei den Eisenbahnen.

Während die erweiterte Anlage den betrieblichen Anforderungen nun einigermaßen gerecht wurde, vermochte sie den damaligen Vorstand Müller nicht zu befriedigen. Zwei Söhne und eine Tochter waren in diesem kleinen Häuschen aufgewachsen, und es ist begreiflich, dass die Platznot für die Familie allmählich drückend wurde. Sie musste sich aber noch bis zum Jahre 1881 gedulden, als endlich der zweite Stock aufgebaut wurde. Die vergrösserte Wohnung konnte er allerdings nicht mehr lange geniessen; er verliess Nänikon im Jahre 1883 nach mehr als 20jähriger Amtszeit. Sein Nachfolger war bis 1902 Herr Brunner, welcher, nebenbei gesagt, auch ein ausgezeichnete Jäger und Fischer gewesen sein soll.

Seit der Uebernahme des Betriebes durch die SBB waren hier folgende Vorstände stationiert:

1902—1915 Adolf Zündt	1949—1952 Fritz Keller
1915—1921 Edwin Vetterli	1952—1954 Karl Waldburger
1921—1949 Hans Staub	1954— Alfred Hui

Als Stationsgehülfe seit 1946 Walter Stirnemann.

Bauliche Veränderungen von einiger Bedeutung gab es später nur noch wenige. Anno 1899 wurde das Kreuzungsgeleise auf seine jetzige Länge von 360 m verlängert, 1912 das jetzige Stellwerk und das Vordach erstellt. Im Jahre 1914 hätte die gesamte Anlage, vermutlich inklusive Stationsgebäude, umgebaut werden sollen. Neue Schienen und Weichen lagen auf dem Umgelände bereit, aber der Ausbruch des Ersten Weltkrieges verteilte die Ausführung. Schienen und Weichen wurden wieder weggeführt und anderswo verwendet. Der Barrierenposten am Zimikerweg, den die Familie Attinger im Sandacker viele Jahre betreute, wurde 1926 aufgehoben, und die Bedienung der Station überbunden. Ins gleiche Jahr

fällt auch die Uebernahme des Postdienstes durch den Vorstand Hans Staub. Mit diesen beiden neuen Aufgaben wuchsen Arbeit und Verantwortung ganz erheblich. Das Anwachsen des Dorfes und des Zugverkehrs machten dann 1946 die Verlegung des Postbüros in das neu erstellte Postgebäude notwendig.

Von besonderer Bedeutung für die Weiterentwicklung war die Elektrifikation im Jahre 1932. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes erfolgte mit dem Fahrplanwechsel am 1. Oktober ohne besondere Festlichkeiten. Die Umstellung war keine schlagartige, anfänglich wurden noch ziemlich viele Züge mit Dampf geführt. Doch allmählich verschwanden die heimeigenen Rauchschwaden aus unserem Tal, und mit ihnen ein Stück Eisenbahnromantik. Im Jahre 1947 wurde unsere Station mit dem elektrischen Streckenblock ausgerüstet. Vor drei Jahren bekam unser Stationsplatz einen Belag. Die Finanzierung dieser Arbeit übernahm die Gemeinde Uster und die SBB zu gleichen Teilen.

Die Entwicklung des Fahrplans

Die meisten Leser kennen unsere Station als Zwischenstation einer Nebenlinie. Dies war nicht immer so; während der Privatbahnzeit, also bis 1902, vor allem aber bis zur Eröffnung der linken Zürichseelinie anno 1875, gehörte unsere Linie zu den wichtigsten der Ostschweiz, bildete sie doch ein Teilstück der Hauptlinie Zürich—Uster—Rapperswil—Weesen—Chur. Bis 1905 wurde der gesamte Postverkehr Richtung Glarnerland und Graubünden über unsere Strecke geleitet. Vom Jahre 1864 an verkehrten hier zwei direkte Schnellzüge Zürich—Chur und umgekehrt. Sie führten nur 1. und 2. Klasse und hielten in Uster, Wetzikon und Rüti an.

Mein Vater tat übrigens als junger Kondukteur noch auf diesen Schnellzügen Dienst. Von Nänikon erzählte er mir folgende ergötzliche Episode: Damals bestand die Vorschrift, dass das Zugspersonal bei der Durchfahrt auf einer Station den Vorstand zu grüssen hatte. Mein Vater und seine Kollegen unterliessen dies einmal bei der Durchfahrt in Nänikon, was den Vorstand in Harnisch brachte. Er rapportierte die Unterlassung und bemerkte dazu, dass das Personal wahrscheinlich wieder in der 1. Klasse zu einer Plauderei beisammen gewesen sei. Was übrigens auch der Fall war. Das Zugspersonal erhielt einen Verweis, trachtete nun aber darnach, es dem Vorstand heimzuzahlen. Dazu bot sich bald Gelegenheit, als einmal bei der Durchfahrt dieses Schnellzuges kein Vorstand zu sehen war. Dies wurde nun ebenfalls rapportiert, und der Vorstand musste sich rechtfertigen. Er antwortete, dass er die Durchfahrt zwar überwacht habe, der Zug habe aber eine solche Staubwolke aufgewirbelt, dass man ihn nicht habe sehen können. Die Direktion kam dann zum salomonischen Schluss:

Wenn der Stationsplatz besser gewischt gewesen wäre, hätte keine solche Staubwolke entstehen können, die den Vorstand unsichtbar machte. Nebst diesen Schnellzügen verkehrten 1875 in jeder Richtung sechs Züge. Der schnellste Personenzug erreichte Zürich in 32 Minuten. Daneben gab es aber solche, die mehr als eine Stunde brauchten, da sie noch der Güterbeförderung dienten. Spezielle Güterzüge gab es damals noch keine. Anno 1900 standen uns nach Zürich sieben Züge zur Verfügung, von Zürich deren neun. Die meisten wurden durchgehend bis Chur geführt. Mit der Verstaatlichung hörte dies auf, unsere Züge verkehrten nur noch bis und ab Rapperswil. Wir wurden Nebenlinie, erhielten dafür einen weit günstigeren Fahrplan. 1905 zählte man bereits 11 Zugspare, vor der Elektrifikation deren 14. Dann stieg die Zahl der Züge ständig bis auf den heutigen Stand von 24 Zugsparen. Personen-, Güter- und Dienstzüge verkehren heute an Werktagen 61, also durchschnittlich alle 20 Minuten ein Zug.

Wie sehr der Bahndienst mit Gefahren verbunden ist, bewies ein Unfall am 25. August 1931. Stationswärter Herterich in Greifensee und Milcheinnehmer O. Schaufelberger luden Milchkannen in einen Bahnwagen, als aus Versehen eine Lokomotive mit 40 km Geschwindigkeit in den Wagen fuhr. Während sich Schaufelberger durch einen Sprung retten konnte, führten die Verletzungen Herterichs zur Invalidität, welche sein Ausscheiden aus dem Bahndienst zum Bedauern seiner Vorgesetzten zur Folge hatte. Herterich war der Nachfolger von Heinrich Morf in Nänikon, der über 40 Jahre im Bahndienst angestellt war. Während seiner vollbeschäftigten Anstellung war er des Morgens der erste oder abends der letzte auf der Station, da er noch die Signallichter von Hand bedienen musste. Eine Reihe von Jahren machte er Dienst neben Bahnwärter Gottlieb Senn, der sich allgemeiner Beliebtheit erfreute.

Verkehrsentwicklung

Wie bereits erwähnt, verzehnfachte sich der Verkehr bis 1870. So stürmisch verlief indessen die weitere Entwicklung nicht mehr. Immerhin stieg der Personenverkehr im allgemeinen ständig, wie nachstehende Tabelle zeigt, während der Güterverkehr stark schwankte.

Jahr	Personen	Gütertonnen	Einnahmen
1860	2 128	55	1 187.—
1870	20 310	850	13 987.—
1880	29 588	1 862	
1890	33 340	2 373	
1902	39 034	1 770	21 370.—
1910	54 688	2 697	

In diesen Zahlen sind auch die Abonnenten mit der Zahl der ausgeführten Fahrten inbegriffen. In nachstehender Tabelle erscheint nicht mehr die Gesamtzahl der beförderten Personen, sondern die Anzahl der verkauften Billette und Abonnemente:

Jahr	Billette	Abonnemente	Gütertonnen
1920	18 197	1 186	2 400
1930	22 588	1 637	3 205
1940	18 748	1 148	2 169
1950	24 817	1 747	1 713

Im vergangenen Jahr 1955 betrug die Gesamtzahl der beförderten Personen 82 000, die Totaleinnahmen ergaben Fr. 136 840.—.

Interessant ist, dass sich die Einnahmen von 1870—1955 verzehnfacht haben, während die Zahl der Personen und die Gütertonnen nur um das Vier- bzw. Dreifache angestiegen sind. Dies ist zum Teil auf die erfolgten Taxerhöhungen zurückzuführen. Kostete bis zur Jahrhundertwende ein Billett Nänikon—Zürich retour Fr. 1.60 und bis in den Weltkrieg hinein gar nur Fr. 1.20, erhöhte sich dann der Fahrpreis 1927 auf Fr. 2.20, 1948 auf Fr. 2.70 und 1948 auf Fr. 2.90. Daneben resultierten die Mehreinnahmen auch aus der allmählichen Hebung der Lebenshaltung, welche nun auch Reisen auf grössere Distanzen erlaubte. Damit war es früher nicht weit her, musste doch für die Fahrt nach Zürich und zurück noch etwa ein halber Taglohn ausgegeben werden. Vor dem Ersten Weltkrieg waren es immer noch ungefähr zwei Stundenlöhne. Wie das Verhältnis heute ist, kann sich jeder selber ausrechnen, es hat sich jedenfalls weiter zugunsten des Bahnbenützers gestaltet.

So können wir ruhig sagen, dass die Bahnen durch Tiefhaltung der Tarife einen wesentlichen Anteil daran haben, dass das Reisen zum Allgemeingut geworden ist. Durch den Verzicht auf massive Taxerhöhungen kamen sie allerdings mit der Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials ins Hintertreffen, was ja auch bei uns deutlich zutage tritt. Es wird den Bahnen kaum möglich sein, die dringend notwendigen Erneuerungen ganz aus eigener Kraft zu bestreiten. Auch bei uns wird wahrscheinlich einmal die Frage der Beteiligung an den Kosten des Stationsumbaus aktuell werden. Hoffen wir, dass dann die positive Einstellung zur Eisenbahn noch in gleichem Masse vorhanden sein wird, wie sie heute erfreulicherweise bei uns zu verzeichnen ist.