

Auszug aus

Bubikon – Wolfhausen
Zwei Dörfer – eine Gemeinde

Band 2, S. 3–6

Titel, Inhaltsverzeichnis

Band 2, S. 129–131

Tätiges Volk

Band 2, S. 274–296

Mit Karren, Kutsche, Bahn und Bus

Autoren

Max Bühler

Kurt Schmid

Jakob Zollinger

Federzeichnungen

Jakob Zollinger

Redaktion

Max Bühler

Herausgegeben durch die Gemeinde Bubikon
im Buchverlag der Druckerei Wetzikon AG

© Copyright 1983 by Gemeinde Bubikon

ISBN 3-85981-118-5

Bubikon – Band 2 Wolfhausen

Zwei Dörfer – eine Gemeinde

Autoren	Max Bühler Kurt Schmid Jakob Zollinger
Federzeichnungen	Jakob Zollinger
Redaktion	Max Bühler

Herausgegeben durch die Gemeinde Bubikon
im Buchverlag der Druckerei Wetzikon AG

© Copyright 1983 by Gemeinde Bubikon

Alle Rechte vorbehalten, Abdruck, auch auszugsweise, nur mit Bewilligung des Gemeinderates Bubikon und unter Quellenangabe

Schwarzweiss-Lithos, Satz und Druck:
Druckerei Wetzikon AG
Vierfarblithos: F. Diggelmann AG, Schlieren
Einband: Buchbinderei Burckhardt, Zürich
Gestaltung: Walter Abry, Adetswil

ISBN 3-85981-124-X

Inhalt

	Verfasser	Seite
<i>Bubikon-Wolfhausen im Wandel der Zeit</i>	Max Bühler	7
Vom Alemannenhof zur modernen Gemeinde		
<i>Den Grenzen entlang</i>	Jakob Zollinger	14
Alte Marchsteine erzählen – Niemandland – Von Zeugen und Marchenspuk – Eine heisse Grenze – Junker Landvogt gegen Junker Statthalter – Wohin mit Lettenmoos und Schwarz? – Irrfahrt eines Grenzsteins – Alte Liebe rostet nicht – Blick auf den Zürichsee – Lützelsee ade! – Not in der Angst und Not – Gespenster in der Alau		
<i>Gemeinden entstehen</i>	Jakob Zollinger	30
Orts- und Flurnamen – Alte Bubiker Geschlechter – Gemeindewirrwarr – Bubikon: Beispiel einer alten Dorfgemeinde		
Die Zivilgemeinden in ihrer letzten Phase – Vom Gemeindeverein zur Monatsgesellschaft – Auf dem Weg zur autonomen Gemeinde – Das Gemeindeoberhaupt und seine rechte Hand – Statthalter Hottinger – Der Gemeindehaushalt	Max Bühler	49
<i>Sauber und gesund</i>		
Die Gesundheitsbehörde – Wasser... – und Abwasser – Von der «Schutti» zur Kezo	Max Bühler	64
Alt-Bubiker-Hausmittelchen	Jakob Zollinger	75
Ärzte und Spitäler	Max Bühler	76
Professor Zangger	Elisabeth Lampérth	79
Hebammen und Schwestern – Der Samariterverein – Krankenkassen	Max Bühler	82
<i>Betreut und behütet</i>		
Von der Rettungsanstalt zum Schülerheim Friedheim – Heim zur Platte – Von der Armenpflege zur Fürsorgebehörde – Altersheime	Max Bühler	86
Der Frauenverein	Kurt Schmid	97
<i>Recht und Sicherheit</i>		
Betrieben und gepfändet, verklagt und versöhnt	Max Bühler	98
Polizei – FÜRIO! – Gebäudeversicherung – Von der Bürgerwehr zum Zivilschutz	Kurt Schmid	103
Militär- und Schiesswesen	Max Bühler	122
Tätiges Volk		
<i>Zelgen und Weiden, Zinsen und Zehnten</i>	Jakob Zollinger	132
Vom Urwald zur Kulturlandschaft – Karger Boden – Von der Egerten- zur Dreifelderwirtschaft – Was wurde angebaut? – Vom Weidebetrieb früherer Zeiten – Stiefkind Viehzucht – Gehätscheltes Wasser... – ... und vernachlässigter Boden – Grundzinse und Zehnten – Steuern und Abgaben – Kraftvolles Bauerntum – Bubiker Krösusse – Der Maschinenpark von Anno dazumal – Ein Bauernhof vor 200 Jahren – Vom Erbrecht früherer Zeiten – Ventil Auswanderung – Die Reichen werden reicher, die Armen ärmer – Von Dieben, Bettlern und Schulmeistern – Die Not wird grösser und grösser – Vom Ackerbau zur Milch-wirtschaft		
<i>Alte Bauernhäuser erzählen</i>	Jakob Zollinger	147
Häuser werden geteilt – Servituten noch und noch – Vom Grosshof zum «Armenhaus» – Grossbauern als Kolonisatoren – Der Flarz – «Urtyp» des Bubiker Hauses – Flärze werden aufgestockt (17. Jh.) – Das Landschlösschen im Barenberg – Zürichsee-Weinbauernhäuser (18. Jh.) – Viehzüchter- und Ackerbauernhäuser (18./19. Jh.) – Konstruktion: Der Bohlenständerbau – Vom Fachwerk- zum Massivbau – Schmuckformen und Inneneinrichtungen		

	Verfasser	Seite
<i>Hof und Garten, Feld und Forst</i>		
Wandlungen in der Landwirtschaft – Von der Viehversicherung – Rationalisierung – Etwas Wirtschaftskunde	Ernst Näf	165
Von der Milchwirtschaft in der Gemeinde Bubikon – Viehzuchtgenossenschaft Bubikon und Umgebung – Die Suche: Geissel der Viehzüchter – Vom Landwirtschaftlichen Kreisverein zur Landwirtschaftlichen Genossenschaft (Landi) – Landwirtschaftliche Genossenschaft Dürnten-Bubikon-Rüti – Die Bubiker Mühle – Gross- und Kleinviehmarkt – Friedrich Krebs	Kurt Schmid	172
Der Bauernmetzger kommt	Ernst Näf	188
Die Landwirtschaftliche Fortbildungsschule	Anton Kürzi	189
Rebbau in Bubikon – Forstwesen	Kurt Schmid	190
Gärtnereien – Bauernköpfe	Max Bühler	198
<i>Spiis und Trank</i>		
Alte Mühlen	Jakob Zollinger	203
Brot vom Beck – Chääs und Anke – Fleisch und Wurst – Krämer, Handlungen, Selbstbedienung	Max Bühler	207
Vom Gastgewerbe – De Döövel und syn Partner	J. Zollinger/M. Bühler	215
De Hinki-Buechme	Max Bühler	227
<i>Werkplatz, Werkstatt und Büro</i>		
Verschwundenes Gewerbe	Jakob Zollinger	229
Baugewerbe – Werkstätten und Büros	Max Bühler	230
<i>Von der Heimarbeit zur Industrie</i>		
An Spinnrad und Webstuhl – Die ersten Fabriken – Neue Energien – Robert Hotz Söhne, Papierhülsen- und Spulenfabrik, Bubikon – Rudolf Frey & Cie., Schraubenfabrik, Wändhüslen – Schätti & Co., Textilstoffe und Baumwollreisserei, Bubikon – Gebr. Rehm AG, Blechwarenfabrik, Wolfhausen – Verwo AG, Verzinkerei, Wolfhausen – Howo-Getriebe- und Maschinenbau, Wolfhausen – Maschinenfabrik Ad. Schulthess & Co., Wolfhausen – Fritz Nauer AG (FNAG), Schaumstofffabrik, Wolfhausen – Seifenfabrik Diener, Wolfhausen – Arnold Sterki AG, Bosch, Diesel, Fahrzeugelektrik, Wolfhausen – Mesuco AG, Mess- und Regeltechnik, Wolfhausen	Max Bühler	247
<i>Mit Karren, Kutsche, Bahn und Bus</i>		
Alte Landstrassen	Jakob Zollinger	274
Mit Ross und Wagen	Max Bühler	277
125 Jahre Station Bubikon	Alfred Hui	279
Die Uerikon-Bauma-Bahn	Kurt Schmid	284
Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO)	Max Bühler	290
Trara, die Post ist da – Die Geschichte vom Telefon	Kurt Schmid	291
Gesellige, gestaltende und planende Menschen		
<i>Ein Jahreslauf im alten Bubikon</i>	Jakob Zollinger	299
Vorbemerkung – Der Auftakt: «Neujöhrle» und «Berchtele» – Fahrendes Volk und Originale – Fasnacht – Hie Bubikon, hie Wolfhausen! – Dorfneckereien – Hochzeit – Osterzeit – Wässern und Waschen – Aussaat – Heuet und Ernte – Nahrung und Genussmittel – Obst und Dörren – Der Winter naht – Markt- und Chilbizeit – Chlaus- und Altjahrabig		
<i>Turnen und Sport</i>	Max Bühler	310
Das grösste Natureisfeld weit und breit – Der Turnverein Bubikon – Männerriege und Veteranengruppe – Jungturner – Vom Frauenturnen – Der Tischtennisclub Wolfhausen		
<i>Die Musen auf dem Lande</i>	Max Bühler	322
Gesangvereine entstehen und gehen – Frohe und ernste Weisen – Konzerte und Feste – Vorhang auf, Bühne frei! – Reisefieber, Wanderlust – Gesangvereine von Bubikon und Wolfhausen – Narrentage – Wenn die Musikanten durch das Dorf marschieren – Ergötzliches aus den Protokollen – Von der Zeitschrift zum Buch und Tonband – Stätten des kulturellen Lebens – Kunst und Kunstgewerbe auf dem Dorfe		
<i>Morgen und Übermorgen</i>		
Tragt Sorge zur Natur	H. R. Wildermuth	354
Der Ornithologische Verein Bubikon – Geplante Zukunft	Max Bühler	357
<i>Schlusswort</i>	Viktor Lippuner	364

Tätiges Volk



Die Spinnerei Schwarz (Zeichnung von Jakob Eschenmoser aus «Zürcher Skizzenbuch»)

Zelgen und Weiden, Zinsen und Zehnten

- Akten der Landvogtei Grüningen, StAZ A 124/2 (1615)
 Akten der Helvetik, StAZ K II 172 (1799)
 Bernhard H., Veränderungen in der Bodenkultur des Kantons Zürich (14./15. Jahrgang der Geogr.-Ethnogr. Ges. Zürich 1913/15)
 Brandkataster der Kant. Gebäudeversicherung, StAZ RR I 272 (ab 1812)
 Bühler J. C. (Schuldeputürli), Anno Dazumal (Meilen 1928)
 Diplomatär Ritterhaus Bubikon, StAZ Kat. 262 (1656)
 Egli E., Schulgeschichte von Bubikon-Wolfhausen (Wetzikon 1950)
 Gemeindetabellen der Helvetik, StAZ K II 172 (1799)
 Gerichtsbücher der Landvogtei Grüningen, StAZ B VII 15.1 (1642) und B VII 15.2 (1654)
 Gerichtsbücher des Ritterhauses Bubikon, StAZ B VII 7.3 (1771) und B VII 7.4 (1779)
 Grundprotokolle der Herrschaft Grüningen, StAZ B XI Wetzikon und B XI Grüningen (1640–1774); Notariat Grüningen (ab 1775)
 Hoffmeister D., Die Rettungsanstalt Friedheim bei Bubikon (Njbl. Hülfses. 1863)
 Jahrzeitbuch Bubikon, StAZ, Photosammlung (Fragment Ende 14. Jh.)
 Kübler A., Die keltischen Grabhügel im Strangenholz (3. Njbl. Heimatschutzkommission Grüningen 1948)
 Nabholz H., Aus der Geschichte der zürcherischen Landwirtschaft Ratsbücher Zürich (Meyer-Promptuar), StAZ Kat. 464 (1670)
 Rechnungen der Landvogtei Grüningen, StAZ F III 13 (1620, 1621, 1629, 1631, 1659)
 Renfer Chr., Die Bauernhäuser des Kantons Zürich Bd. 1, S. 141, 207
 Servitutprotokoll Oberglatt (Hof-Bubikon), Notariat Grüningen (1865)
 Steuerbücher der Stadt und Landschaft Zürich (Zürich 1918–1958)
 Stillstandsprotokoll Bubikon, Gemeindearchiv Bubikon IV A 9.1 (1694, 1697, 1700, 1714, 1715, 1732, 1733, 1736, 1746, 1752, 1754, 1767)
 Taufregister Bubikon, StAZ E III 18.1 (1701, 1703, 1745, 1752)
 Urbar Ritterhaus Bubikon, StAZ F IIa 49a (1688)
 Urkunden Ritterhaus Bubikon, StAZ C II 3 Nr. 502 und 529 (1644), C II 12 Nr. 1708 (1782)
 Verwaltungsakten Ritterhaus, StAZ B VII 7.6 (1609) und A 103.14, 90
 Volkart, Dreifelder- und Egartenwirtschaft (Zürich 1902)
 Winkler E., Veränderungen der Kulturlandschaft im zürcherischen Glattal (Mitt. Geogr.-Ethnogr. Ges. Zürich, 1935/36)
 Zehntenbeschreibung Bubikon, StAZ F IIa 49a (1688)
 Zehntenschatzungsrodell Ritterhaus Bubikon, StAZ B III 7.7 (1654–1660)
 Zehntentabellen der Helvetik, StAZ K II 172 (1799)

Alte Bauernhäuser erzählen

- Akten der Landvogtei Grüningen, StAZ A 124/5 (1679)
 Bader K. S., Das mittelalterliche Dorf Bd. 1, S. 42, 54 (Graz 1967)
 Bevölkerungsverzeichnis Bubikon, StAZ E II 211 (17./18. Jh.)
 Brandkataster der Kant. Gebäudeversicherung, StAZ RR I 272 (ab 1812)
 Bühler J. C. (Schuldeputürli), Anno Dazumal, S. 171 (Meilen 1928)
 Diplomatär Ritterhaus Bubikon, StAZ B I 280, Nr. 381 (1581)
 Gerichtsbücher Ritterhaus Bubikon, StAZ B VII 7.4 (1779), B VII 7.5 (1788)
 Grundprotokolle der Herrschaft Grüningen, StAZ B XI Wetzikon und B XI Grüningen (1640–1774); Notariat Grüningen (ab 1775)
 Hofbeschreibung Bubikon, Notariat Grüningen (1887/88)
 Urkunden Ritterhaus Bubikon, StAZ C II 3 Nr. 479, 480 d (1641)
 Zollinger J., Zürcher Oberländer Riegelhäuser (Wetzikon 1972)
 Zürcher Oberländer Flarzhäuser (Wetzikon 1972)
 Zürcher Oberländer Dorfbilder (Wetzikon 1975)

Hof und Garten, Feld und Forst

- Dienstinstruktion für die Förster im Kanton Zürich
 Gesetz betr. das Forstwesen vom 28. 7. 1907
 Guyer Julius, Chronik des Hofes Homburg
 Hauser Albert, Geschichte der Zürcher Landwirtschaft, in Landwirtschaft im Industriekanton (Verlag Gut, Stäfa)
 Meier Emil, Von der Sichel zum Mährescher und Ein geschenkter Tag, Beiträge zur Förderung biol.-dynam. Landwirtschaftsmethode 4, 10/81
 Müller L., Landwirtschaftliche Berufsausbildung, in Landwirtschaft im Industriekanton (Verlag Gut, Stäfa)
 Protokolle: Gemeinderat Bubikon (1901–1982)
 Landw. Berufsschule Bubikon-Dürnten-Rüti (1927–1981)
 Landw. Kreisverein Dürnten-Bubikon-Rüti (1903–1941)
 Milch- und Hüttengeossenschaften
 Viehzuchtgenossenschaft
 Rebkataster Bubikon (1880–1912), Gemeindearchiv Bubikon
 Regionsstatistik Zürcher Oberland, Amt für Raumplanung
 Reich Rud., Zürcher Landwirtschaft einst und jetzt, Kirchenbote für den Kanton Zürich (8/82)
 Statistisches Amt des Kantons Zürich
 Wittweiler Hch., Staatsförster, Rüti, Aufzeichnungen
 Zollinger J., Weinkultur im Oberland, Heimatspiegel 10/81 (Wetzikon)

Spiis und Trank

- Alte Mühlen*
 Lehenbücher Kloster St. Gallen 16./17. Jh., Stiftsarchiv St. Gallen, LA
 Lehenbücher Herrschaft Grüningen, StAZ F I 53 (1429) und 82 (1602)
 Urkunden Kloster Rüti, StAZ C II 12 Nr. 483 (1469)
 Urkunden Ritterhaus Bubikon C II 3 Nr. 211, 220, 225, 249, 253, 367, 566, 842, 854
 Urkundenregesten Spital Rapperswil (1495), Stadtarchiv Rapperswil
 Akten der Landvogtei Grüningen, StAZ A 124/1 (1507)
 Diplomatär des Ritterhauses Bubikon, StAZ Kat. 262 (1514) und B I 279 (1521), 280 (1577)
 Grundprotokolle Grüningen, StAZ B XI Wetzikon (1640–1774) und Notariat Grüningen (ab 1774)
 Gerichtsbücher Grüningen, StAZ B VII 15.2 (1648)
 Urbar des Ritterhauses Bubikon, StAZ F IIa 49a (1688)
 Bevölkerungsverzeichnisse Bubikon, StAZ E II 211 (17./18. Jh.)
 Gerichtsbücher Bubikon, StAZ B VII 7.3 (1772)
 Gemeindeakten Helvetik, StAZ K II 46 und 176 (1800)
 Brandkataster der Kant. Gebäudeversicherung, StAZ RR I 272 (ab 1812)
 Protokoll Bezirksgericht Hinwil vom 31. 5. 1867 (Archiv Bezirksgericht Hinwil)

Lebensmittel- und Gastgewerbe

- Die Abschnitte über die Gewerbe- und Gastbetriebe basieren auf Berichten der Inhaber, von früheren Besitzern oder deren Nachkommen, auf Kaufbriefen und den Eintragungen in den Grundbüchern im Notariat Grüningen und den Brandkatastern im Gemeindearchiv Bubikon
 Anleitung zum Brotbacken, Rezept aus dem Jahre 1871
 Färber Anita, Das Bad Kämmoos, Heimatspiegel Nr. 4/1966 (Wetzikon)
 Helvetik Akten K II 172, StAZ
 Näf Jean, Lebenserinnerungen, Nachberslüüt (private Aufzeichnungen)
 Protokolle: Gemeinderat, Verzeichnisse der Wirtschaften 1882–1910
 Stillstand 1861
 Schmid K., Der Freihof zu Wolfhausen

Verzeichnis der Tavernen vom 9. 4. 1799, StAZ
der Wirtschaften 1853/58 R 14, StAZ

Zollinger J., Herbergen, Pinten und Tavernen, Heimatspiegel
5/1981 (Wetzikon)

Werkplatz, Werkstatt und Büro

Verschwundenes Gewerbe

Berichte von Gewährsleuten

Bevölkerungsverzeichnisse Dürnten, StAZ E II 700.14 (1634, 1650,
1670, 1683, 1687, 1689, 1709)

Bühler J. C., Anno Dazumal, S. 8, 123 (Meilen 1928)

Geschlechterbuch, Deutsches, Bd. V, S. 12 (Hüsler, 1645)

Stillstandsprotokoll Bubikon, Pfarrarchiv IV A 9.1 (1712, 1753,
1766)

Für den Bau, Werkstätten und Büros

Die Artikel über Baugewerbe, Werkstätten und Dienstleistungsbe-
triebe beruhen auf Erhebungen bei den Gewerbetreibenden, Alt-
eingessenen, Grundbuch- und Brandkatastereintragungen.

Näf Jean, Handwerk und Gewerbe in Bubikon (private Aufzeich-
nungen)

Verzeichnis der Gewerbebetriebe 1927, Gemeindearchiv Bubikon

Von der Heimarbeit zur Industrie

Die Beschreibungen der Fabriken erfolgte aufgrund von Betriebsbe-
sichtigungen, Besprechungen mit den Firmenleitungen, Prospek-
ten und Eintragungen in den Grundbüchern und Brandkatastern.

Braun Rud., Industrialisierung und Volksleben (Erlenbach 1960),
Sozialer und kultureller Wandel in einem ländlichen Industriege-
biet (Erlenbach 1965)

Bührer Max, 75 Jahre Elektrizitätsgenossenschaft Bubikon

EKZ, Unterlagen über Netzbau und Stromverbrauch

EW Rüti, Unterlagen über Gasleitungen und Gasverbrauch

Hägni O., Die Entwicklung der Zürcher Oberländischen Baumwoll-
industrie, Kläuibibliothek Uster

Kläui P., Chronik des Bezirkes Hinwil, 1944

Nussberger P., Chronik des Kantons Zürich, Bd. IV (Zürich 1961)

Pieper Fr., 125 Jahre Maschinenfabrik Ad. Schulthess AG,

Ragionenbuch 00/50/18 StAZ

Strickler G., Verdienstvolle Männer vom Zürcher Oberland (Wetzi-
kon 1937)

Mit Karren, Kutsche, Bahn und Bus

Alte Landstrassen

Akten des Wegamtes, StAZ AZ A50/1 (1780/81)

Kantonskarte von Joh. Conrad Gyger, 1667

Karte der Strassen zwischen Rüti und Feldbach 1828, StAZ S. 330

Karte des Oberamtes Grüningen 1831, StAZ A36

Plan der Strassenprojekte Grüningen–Dürnten 1848, StAZ S. 688

Protokoll der Zivilgemeinde Hof-Bubikon S. 83, 142, 167,

Gemeindearchiv Bubikon

Protokoll der Zivilgemeinde Niederglatt-Wolfhausen (1836)

Gerichtsprotokoll Bubikon, StAZ B VII 7.3, S. 227,5, S. 427, 473
(1773)

Grundprotokoll Grüningen, StAZ B XI Wetzikon 12, S. 228 (1686)

Zollinger J., Auf alten Landstrassen im Zürcher Oberland,
Zch. Chronik 2/1974

Mit Ross und Wagen

Berichte der Bubiker Fuhrhalter

125 Jahre Station Bubikon

Archiv SBB, Zürich

Der Allmann, 1856–1858

Neujahrsblatt der Zürcherischen Hilfsgesellschaft 1863

Frei Walter, Zur Geschichte der Glattalbahn, Kulturgemeinschaft
Uster

Urikon–Bauma-Bahn

Hürlimann Hch., Gutachten über Verkehrsfragen (1940)

Klasse 3 W Kantonsschule Wetzikon, Der vergessene Fortschritt,
Heimatspiegel 5/1977

Neuhaus W., Aus den Annalen der Urikon–Bauma-Bahn

Protokolle: Gemeinderat Bubikon

Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland

Hess O., Gründung und Entwicklung der VZO (Jahrbuch vom
Zürichsee 1964/66)

VZO, Jahresbericht 1982

Post

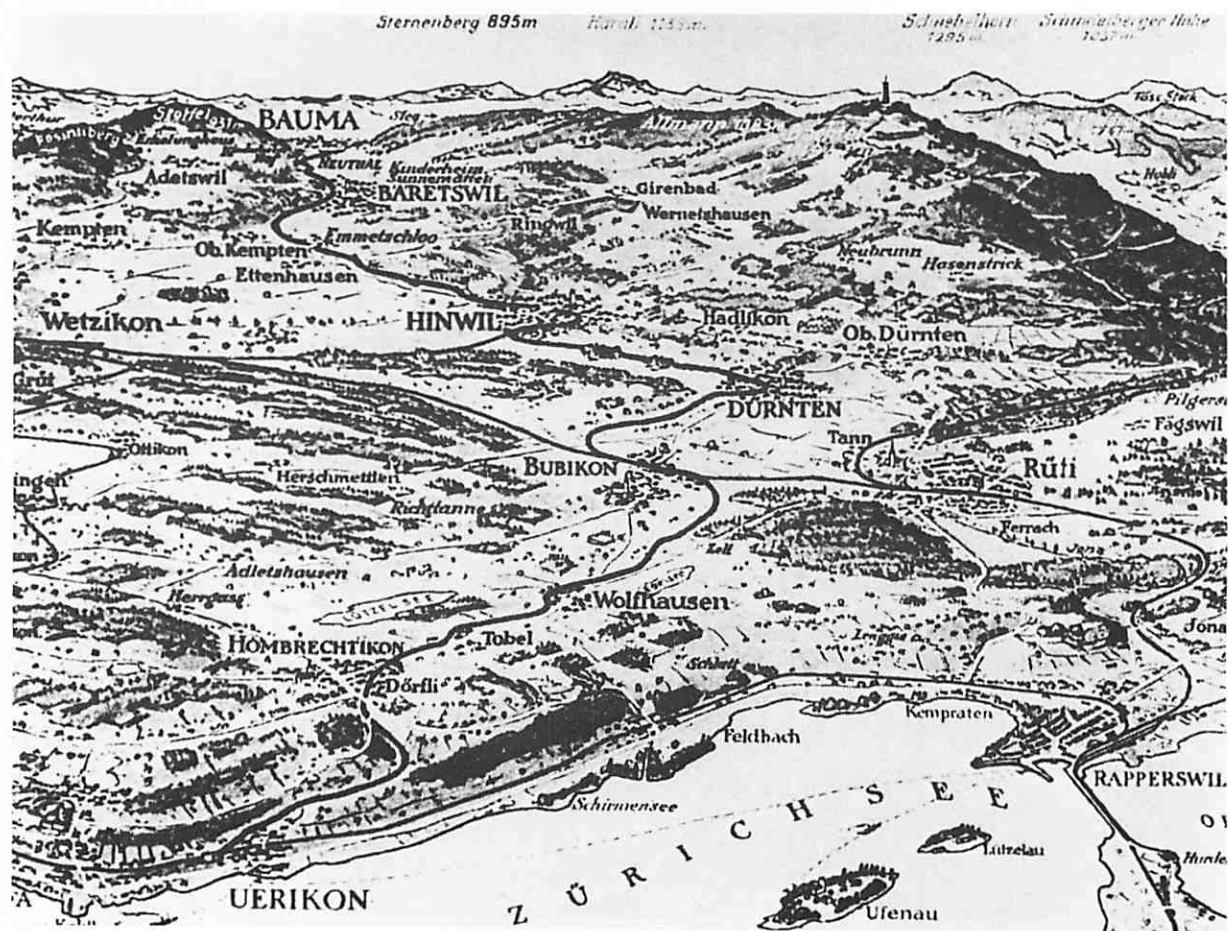
Bürklikalender 1832

Kreispostdirektion Zürich, Archiv

Protokolle, Gemeinderat Bubikon

Zollinger J., Forchstrasse, Heimatspiegel 3/1983 (Wetzikon)

Mit Karren, Kutsche, Bahn und Bus



Uerikon – Bauma-Bahn (Einladung zum Zeichnen von Aktien)

Alte Landstrassen

Betrachten wir das spärliche, weitmaschige Strassennetz früherer Zeiten näher, so fallen uns zwei Hauptrichtungen auf, die sich eben in unserem Gemeindebann kreuzen. Die ältesten Verkehrsadern waren die

Längsachsen

von Zürich durch das Glattal bzw. über die Forch, die die Knotenpunkte Rapperswil und Uznach anpeilten. Die *Alte Poststrasse* oder «Heerstrasse», je nach Blickwinkel auch «Grüninger»- oder «Rüti-strasse» genannt, trat beim wichtigen Grenzpunkt Marchstüdtli am Westfuss des Gerbels in unser

Gemeindegebiet ein. Am alten Knotenpunkt Brach kreuzte dieser früheste Vorläufer der heutigen Forchstrasse die von Uster bzw. Winterthur herkommende *Rapperswiler Landstrasse*, die durch das «Senntürli» beim Hellberg den Sennwald und somit Bubiker Boden betrat.

Über Dörfli – Chämmoos – Barenberg fand sie ihre Fortsetzung nach Rapperswil. Eine zweite «*Rapperswilerstrasse*» bediente den unteren Gemeindeteil. Von Grüningen führte sie über die Richttann, Engelberg, Wolfhausen, Rüeggshusen ins Brückenstädtchen. Das gleiche Ziel strebte auch der *Pilgerweg* an, der aus dem süddeutschen Raum durch das Neubrunnental und die Senke von Saland – Hittnau in unser Oberland hinüber-



Eine «Heerstrasse»

Hauptverbindung Bubikons mit Zürich blieb freilich die Forchstrasse. Wer sähe dem heutigen Flur- und Gemeindesträsschen Fuchsrüti-Gstein-Brach-Rosengarten seine einstige Bedeutung an? Einzig die meterbreiten Grasbänder, die den unscheinbaren Pfad zu beiden Seiten begleiten, erinnern an seine Eigenschaft als ehemalige Hauptverkehrsader. War sie doch schon im Alten Zürichkrieg der Heerweg der angreifenden Schwyzer und 1799 die Anmarsch- und Fluchtroute der französischen, österreichischen und russischen Armeen. Ganz Herschmettlen soll damals ins Gstein hinübergeeilt sein und den illustren Vorbeimarsch bestaunt haben. Vorsichtiger gaben sich in jenem turbulenten Kriegsjahr die Wolfhauser: Nachdem sie Türen und Tore verriegelt hatten, flüchteten sie sich ins nahe Lochholz und wagten sich kaum mehr ins Dorf zurück, um das Vieh zu füttern.

Hindernisse

Der Unterhalt der alten Landstrassen oblag den Anstössern. Diese Verpflichtung wurde grundbuchamtlich fixiert: «Die Landstrass gen Rüti ist Hptm. Hotz schuldig, in Ehren zu halten» (Landsacher, 1679). Nicht alle Pflichtigen kamen dieser Auflage nach. 1773 musste Statthalter Lindinner den Anstössern der Sennwaldstrasse einschärfen, dass nach «allgemeinem Landesgesetz die Anstösse die Strassen machen müssen». Als die Obrigkeit 1780 daran ging, das zürcherische Strassennetz zu verbessern, stiess sie auf grossen Widerstand. «Im Gstein hingegen, obgleich schon längstens ausgesteckt worden, (ist) dennoch nichts gemacht worden. Der Gstey Baur wolle nicht weichen und

weiter lassen.» Und dabei war eine Sanierung überfällig, was der Wegrapport von 1781 beweist:

«Landsacher: ist zu(r) schmal an meisten Orten. Tafleten bis Leten Moos: Von der Brach anfangs ist diser bezirck Strass nicht so schlimm ausert rauch und Unebene von Nagelfelsen; gegen den Letenmosbach ist die Stras zu eng, geht über rauche, unebene Felsen hinab, welche gefährlich zu fahren ist.»

Auch ärgerten sich die Zürcher Amtsleute, die zwischen Grüningen und Rüti zu verkehren hatten, über die zahllosen Viehgatter, die die Zirkulation erschwerten. Der Grüninger Landvogt verfügte deshalb 1788, dass das «Türlein an der Hauptlandstrass bei der Platten» beseitigt werden solle und die dort weidberechtigten Bubiker Bauern ihr Vieh «am Strick hüten» müssten...

Ein neues Strassennetz

Mit diesen Schikanen war es endgültig vorbei, als der Staat in den 1830er Jahren daran ging, die



In gemütlichen Windungen zieht sich die alte Poststrasse durch die Feissi (Aufnahme 1967)

bisherigen Hauptstrassen zu korrigieren und neue zu schaffen. 1848 wurde die «neue» Forchstrasse Grüningen–Herschmettlen–Dürnten projektiert und in den fünfziger Jahren verwirklicht. Auch die Querachse Rüti–Wolfhausen–Hombrechtikon datiert aus jener Zeit. Die übrigen alten Verkehrswege sanken schon ab 1830 zu Nebenstrassen ab; ihr Unterhalt war bis 1871 teils der Kirch-, teils der Zivilgemeinde überbunden, die hierfür spezielle «Strassenrotten» aufboten. Ein gewählter «Wegknecht» führte die Oberaufsicht und sorgte hernach bei einem Taglohn von 2 Franken (1864) für die anfallenden Reparaturen. Mit seiner Schaufel, dem «Schuep-Eisen» und dem Znünichratten, in dem der Mostkrug nicht fehlen durfte, gehörte er ebenso sehr zum täglichen Strassenbild wie heute die knallrotgekleideten Equipen des kantonalen Tiefbauamtes. (JZ)

Riesauffuhr in Bubikon.

Der Gemeinrath Bubikon eröffnet hiermit über das Aufführen von zirka 60 Fudern Rieß und Sand auf die Strassen erster Klasse Konkurrenz. Uebernahm lustige werden daher eingeladen, ihre bezüglichlichen Forderungen bis spätestens Mittwoch den 12. ds. Mts. schriftlich und verschlossen mit der Ueberschrift „Uebernahmofferte für Riesauffuhr in Bubikon“ dem Präsidenten der Strassenkommission, Hrn. Gemeinrath Pfister im Sonnenthal, einzugeben.

Die diesfälligen Vorschriften und Bedingungen liegen in der Gemeinrathskanzlei zur beliebigen Einsicht offen.

Bubikon, den 3. November 1879.

Namens der Gemeinraths:

F. J. Göttinger, Gmndrathschr.

Inserat aus dem «Freisinnigen» vom 5. November 1879

Mit Ross und Wagen

Ein begüterter Bauer besass mindestens ein bis zwei Pferde. Bäcker, Metzger, Krämer fuhren mit Ross und Wagen bei ihren Kunden vor. Unter Peitschenknallen schleppten die vier kräftigen Mählepferde den schwer beladenen Brückswagen durchs Dorf hinauf. Fuhrleute trieben ihre Tiere mit Holz-, Kies- und anderen Lasten den Dörflich vorwärts, oft bei Fuhrhalter Hotz Vorspann erbittend.

Zu den ersten Fuhrhaltereien in der Gemeinde zählte diejenige von Ziegler Fritschi, später Corrodi im Barenberg. Das Vierergespann diente vorab für die Lehmfuhren von der Grube in der Schwarz zur Ziegelei (1830/31 erbaut). Bald kamen Transporte für die Spinnerei Schwarz dazu



Im Landauer zum Standesamt

mit Ladungen bis zu zehn Tonnen Baumwollballen, was zu gelegentlichen Auseinandersetzungen mit der Gemeindebehörde wegen des Strassenunterhalts und der Verstärkung der Schwarzbrücke Anlass gab.

Im Hauptbuch von 1909 hält Jakob Corrodi untereinander stehend folgende Posten fest:

- 1 Wagenladung Kohlen geführt
- 1 Fuder Eisen für R. Frey Wändhüslen
- Mist geführt
- 1 Hochzeit in Uster geführt

Nach dem Eingehen der Ziegelei (1913) häuften sich die Fuhren für Industrie, Baumeister, Holz- und Kohlenhandlungen. Robert Corrodi, der 1936 nach dem Tode seines Bruders die Fuhrhaltereie und den Bauernhof übernahm, holte z.B. für die Weinhandlung Wettstein in Hombrechtikon bei den Weininger Winzern den jungen Rebensaft. Nachts um elf Uhr musste im Barenberg weggefahren werden, um am frühen Morgen in Weiningen die Fässer verladen zu können und anschliessend nach Hombrechtikon zu fahren. Im Vordergrund aber standen die Ackerbauarbeiten für Bauern der nähern und weitem Umgebung, besonders während der Kriegsjahre 1939/45. Auf dem Traktor thronte ein Holzvergaser.



Frohe Ausfahrt mit Fuhrhalter Corrodi

Seit 1965 ist *Walter Corrodi* Eigentümer der Barenberg-Liegenschaft. Er übernimmt nur noch wenig Transporte, macht hier und da Ausfahrten mit dem blumenbekränzten Pneuwagen, frohe Scharen von Kindern oder Gesellschaften über Land führend. Er hat den Betrieb auf neuere Bedürfnisse umgestellt wie Gräben öffnen, Heu pressen oder Mist führen.

Am «Tränkegässli» bestand neben der Fuhrhalterei des Löwenwirts Zangger diejenige der Familie Hotz. *Henri Hotz-Schmid* (1895–1944) verband die Fuhrhalterei mit einer Holz- und Kohlenhandlung. Holztransporte aus den Goldinger Wäldern, Kohlen- und Kiesfahren, Camionnage, Umzüge und Hochzeitsfahrten bildeten die Fuhrhaltertätigkeit. Auf tragische Weise verunglückte Henri Hotz im 49. Altersjahr tödlich bei Arbeiten an der Holzspaltmaschine.

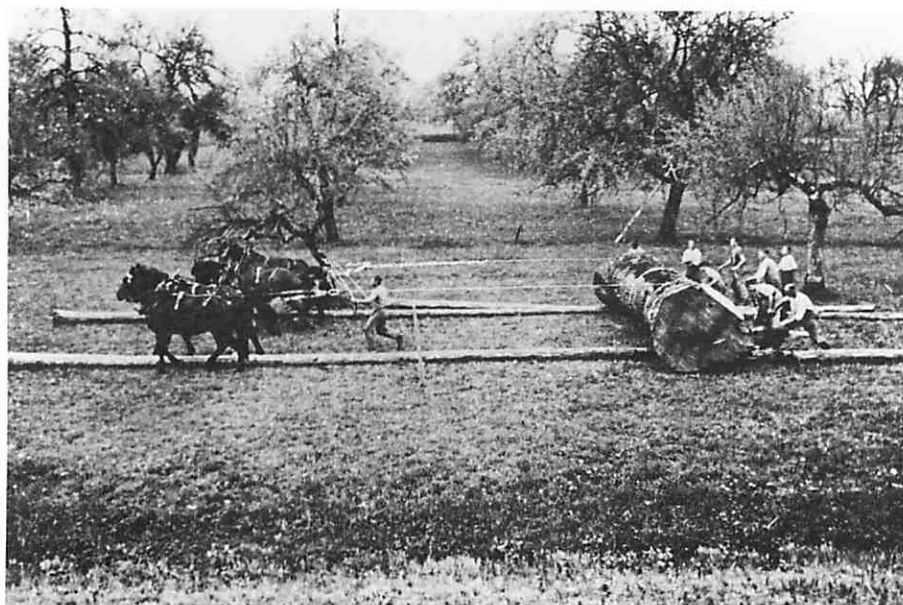
1941 erwarb *Werner Ryffel sen.* das Heimwesen von *Albert Huber* an der Wihalde. Sieben Jahre später wurde er Besitzer der Holz-, Kohlenhandlung und Fuhrhalterei Hotz im Dörfli. Alle Fuhrwerke waren noch eisenbereift. In den fünfziger Jahren erfolgte die Umstellung auf Lastwagen und die Anschaffung eines Saugtanks. 1968 trat der Sohn *Werner* in die Fussstapfen des Vaters. Er erweiterte den Betrieb, baute die grosse Garage an der Wihalde, führte den Heizölhandel weiter und war besonders während der Bau-Hochkonjunktur mit Aushub- und Materialtransporten ausgelastet. Die zur *W. Ryffel AG* umgewandelte Firma befasste sich immer mehr mit der Kanalreinigung. Seit 1983 gehört zum Grossspülfahrzeug eine *Kanalfernsehanlage*. Damit ist es möglich, Kanalleitungssysteme auf Rissbildungen, Verkalkungen,



Kanalreinigungs-Tankwagen der W. Ryffel AG

und andere Schäden zu untersuchen.

Von 1910–1944 bestand die Fuhrhalterei von *Josef Imper*, der zu Beginn die Scheune von *Friedensrichter Weber* gepachtet hatte, 1917 aber ein Heimwesen im Kämmoos erstand. Solange noch Petrol für Beleuchtung und Heizung verwendet wurde, führten die Petrolfuhren für den *Bubiker «Petrolkönig» Huldreich Hotz* auf der Station von Depot zu Depot, von Laden zu Laden, durchs Oberland auf und ab bis an den See. In den ersten Jahren musste öfters mit *Tuchhändler Huldreich Weber* die Kundschaft besucht und im Winter *Dr. Bruppacher* zu den Patienten gebracht werden. Hauptgeschäft aber waren Holz-, Kies- und Eisenfahren, Lohnarbeiten bei der Bauernsamer, Transporte jeder Art und im Winter Schneepfaden. Im Jahre 1944 verkaufte *Josef Imper* die Fuhrhalterei im Kämmoos und erwarb ein vollmotorisiertes Transportunternehmen in Dürnten.



Abtransport der Eiche im Rutschberg durch Fuhrhalter Josef Imper (um 1940)

Mit zunehmendem Verkehr wurde das Weg- und Strassennetz engmaschiger, übernahmen Kanton und Gemeinde Ausbau und Unterhalt desselben. Das kantonale Gesetz vom 11. April 1893 legte die Streckenführung fest. Es sah für unsere Gemeinde drei Strassen 1. und acht 2. Klasse vor. Diese Naturstrassen, bei schlechtem Wetter verschmutzt, von Karrgeleisen und Pfützen durchsetzt, bei Trockenheit verstaubt, wurden mit dem aufkommenden Motorfahrzeugverkehr zur lästigen Plage. Man behalf sich in den Siedlungsgebieten mit Sulfitlaugenbespritzung, die den Staub band, dafür beissenden Geruch verbreitete, und schliesslich mit Oberflächenteerung und Asphaltbelägen. Radwege und Fussgängersteige halfen endlich den Verkehr entflechten, stieg doch der Motorfahrzeugbestand allein in unserer Gemeinde von 426 im Jahre 1960 auf 1786 im Jahre 1981. Der Bau der Oberland-Autobahn (die «Unvollendete») und die in den Betzholzkreis (das «goldene» oder auch «faule Ei» genannte Oval) einmündende Forch-Autostrasse zwangen die Gemeinde Bubikon zu belastenden Anpassungen ihres Gemeindestrassen- und Kanalisationsnetzes (Band I, Seite 196). Die Fuhrhaltereien wandelten sich in Transportunternehmen mit schweren und leichten Lastwagen, Trax und Baggern. (MB)

125 Jahre Station Bubikon 1858–1983

Die Eisenbahn kommt

Die Entstehung unserer Bahnstation kann man füglich als Zangengeburt bezeichnen. Die Bahnstrecke Wallisellen–Uster stand im April 1856 kurz vor der Vollendung, als die Glattthalbahn-Gesellschaft sich auch für die Fortsetzung der Linie bis Rapperswil in den neu anzuschliessenden Gemeinden nach Geldgebern umsah. Weder in Wetzikon, Bubikon noch Dürnten waren jedoch Aktien abzusetzen, denn diese entstehende Eisenbahn war ja erst die sechste in der Schweiz. Die Befürworter des Projekts, hauptsächlich Fabrikanten, liessen aber nicht locker. Am 24. Juli 1856 stellte der Gemeinderat Hinwil das Gesuch um Errichtung einer Station im Betzholz. Die Glattthalbahn-Gesellschaft hatte zwar zwischen Wetzikon und Rüti keine Stationen vorgesehen. Ihr schwebte Höheres vor, als kleine Dörfer dem Verkehr zu erschliessen. Man besann sich dann aber eines Besseren und plante einen Anschluss bei der Platte Bubikon. Daraufhin bewarb sich am 23. September 1856 auch Bubikon um eine Station,

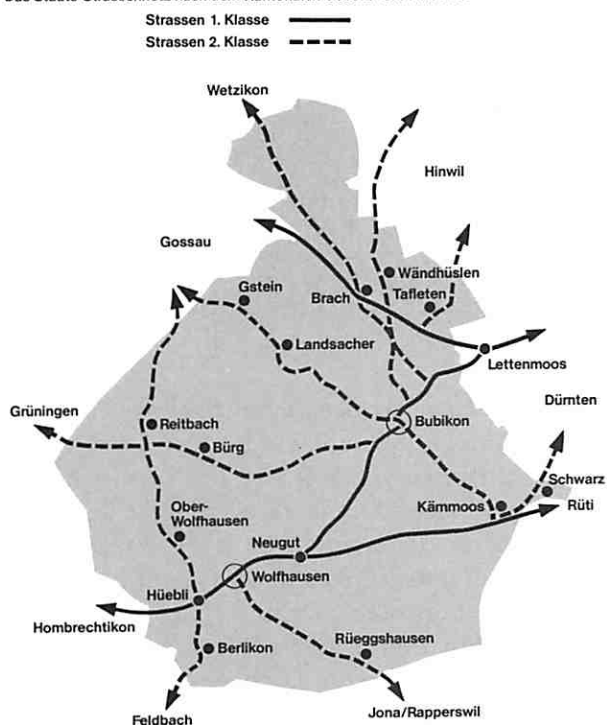
Station Betzholz oder Bubikon?

Sie ist uns um den Preis von 1000–1200 Fr. an und für Erstellung einer Verbindungsstrasse offeriert, und die Einöde Betzholz dabei als Warn- und Drohzeichen in den Vordergrund gestellt. Die Hälfte davon wird bereits freiwillig gedeckt sein, was uns zu neuen Hoffnungen berechtigt. Die brennende Frage berührt eigentlich die ganze Gemeinde. Werden wir an der Völker- und Weltmarktstrasse ohne „Halt“ liegen? Soll der Strom der Eisenbahn ohne „Landung“ vorüberziehen? Nein, so viel an uns liegt, nicht! Von uns soll es nicht heißen und auf alle Zeiten kommen: „Siehe, der Hans ist ein Ei entschlüpft!“ Unsere Nachkommen würden sonst uns schwer anklagen und uns nie vergeben, und Nachwelt und Zukunft unsere Gegend brandmarken. An Flüssen und Seen wird dem leichten und schnellen Verkehre jeder Aufschwung verdankt; warum denn nicht umso mehr an Eisenbahnen? Wo dieser Strom anhält, wird er neue Lebensgüter absetzen und sie in Umsatz bringen, wo nicht, das Wenige noch erstickend oder entziehen. Zwar ist nur augenfällig das Interesse Einzelner; allein so kurzfristig sollte sich Niemand zeigen, das allgemeine Interesse, u. wenn es auch in der Zukunft liegt, außer Acht zu lassen, oder so engherzig, ihm ein kleines Opfer zu verweigern. Wir leben für die Nachwelt; der Gericht haltenden Zukunft, der fortlebenden Menschheit soll unser Streben, Handeln u. Sorgen gewidmet sein. Wie wir nun den Stein werfen, so fällt er, und er kann Gutes bereiten oder ein Stein des Anstoßes werden. Wenn daher Einzelne, wenn eine Civilgemeinde dem so verstandenen Interesse zuwider absprechen wollten oder sollten, so nehme doch jeder acht liberale Bürger, die politische Gemeinde selbst, die Sache kräftig an Hand, um auf Jahrhunderte für ein gemeinnütziges edles Unternehmen sich ein Denkmal zu sichern durch —

„Station Bubikon“!

Mehrere Gemeindeglieder.

Das Staats-Strassennetz nach dem Kantonalen Gesetz vom 11.4.1893



Einsendung aus dem «Allmann» vom 16. Mai 1857

Die alte SBB-Station Bubikon (1872), das Gebäude hinter dem letzten Wagen



wunderlich, dass 1861 gleich vier Vorstände ihre Stelle quittierten. Doch fanden sich immer genügend Bewerber für die verlockende Arbeit.

— (Eingefandt.) Müti. Unterm 12. Juli hat Hr. Lehrer Huggenberger seinen Schülern mitgeteilt und der E. Schulpflege schriftlich angezeigt, daß er der h. Erziehungsdirektion seine Entlassung von der Schule Müti eingegeben habe. In der Voraussetzung, es werde Hr. H. die Entlassung auf Ende des Sommerkurs erteilt werden, soll die E. Schulpflege bereits um einen Verweser eingekommen sein. Man vermuthet, Hr. H. werde eine Stelle an der Eisenbahn suchen.

Einsendung aus dem «Allmann» vom August 1857

Stationsvorstand Konrad Schläpfer, welcher 1862 zugezogen war, hatte das «Glück», eine, wenn auch feuchte, Dreizimmerwohnung für seine Familie zu finden. Sein 1876 eingereichtes Gesuch, man möge im Güterschuppen eine Dachwohnung einbauen, fand aber der Finanzkrise wegen kein Gehör. Zudem wurde in jenem Sommer die Nordostschweiz von schweren Unwettern heimgesucht und der Bahnbetrieb durch Überschwemmungen praktisch lahmgelegt. Der Wildbach hatte den Bahndamm oberhalb Aathal auf eine Länge von 50 und eine Tiefe von 4 Metern weggerissen. Mit dem Bau des jetzigen Bahnhofgebäudes im Jahre 1892 erhielt der Vorstand endlich eine Dienstwohnung.

Der Personen- und Güterverkehr hatte unterdessen dank der aufstrebenden Industrie stark zugenommen. Zu den besten Kunden der Station Bubikon zählten die Firmen Robert Hotz, Rudolf Frey, Emanuel Schätti, die Spinnerei an der Schwarz, die Steinhauerei Knecht sowie die Petrolhandlung Hotz. Besonders der Wagenladungsverkehr, der oft bis zu zehn Wagen pro Tag erreichte, konnte mit der bestehenden Kleinanlage kaum mehr bewältigt werden. Neben den beiden Betriebsgeleisen bestand das vor dem

Schuppen und dem Stationsgebäude durchführende Rampengeleise. Der heutige Freiverladeplatz gehörte zum grossen Teil Steinhauermeister Jakob Knecht. Der auf den Rampengeleisen abgestellten Güterwagen wegen blieb für die Reisenden meist nur ein enger Durchschlupf zu den Personenzügen. Stationsvorstand Greuter wehrte sich für eine Erweiterung der Schienenanlagen, doch wurde der Ausbau auf später zurückgestellt. Auch ein Kauf der Liegenschaft Knecht kam des «hohen Preises» von Fr. 20 000.– wegen nicht in Frage. Die Geleisanlagen mussten allerdings für die



Die Station Bubikon heute

UeBB ergänzt werden. Den Bau des dritten Betriebs- und von zwei Abstellgleisen hatte die am 1. Juni 1901 in Betrieb gesetzte UeBB selbst zu übernehmen. Die Zahl der Weichen wurde erhöht und ein zentrales Stellwerk dem Stationsgebäude angegliedert.

Von der VSB zur SBB

Mit einem eindrücklichen Mehr von 386 634 Stimmen gegen 182 718 wurde am 28. Februar 1898 vom Schweizervolk der Rückkauf der Privatbahnen gutgeheissen. Am 1. Juli 1902 übernahm die SBB das gesamte Netz der Vereinigten Schweizer Bahnen, damit auch ein gewaltiges Paket unerfüllter Begehren und zurückgestellter, dringender Erweiterungsbauten, u. a. die Güteranlagen unserer Station. Im Jahre 1906 gelangte die Monatsgesellschaft der Gemeinde Bubikon an die Kreisdirektion. Die Zustände waren nun wirklich unerträglich geworden. Der Wageneingang von rund 2000 im Jahre 1901 war innert vier Jahren auf 4514 angestiegen, der Stückgutverkehr im gleichen Zeitraum von 1650 Tonnen auf 2500. Endlich (1908) wurde der Schuppen vergrössert, eine Rampe angebaut und der Ausladplatz durch Erwerb des Knechtschen Steinhauerplatzes vergrössert. Auch das Petroleumlager von Huldreich Hotz, im Areal der Firma Schätti, wurde durch den Bau von gemauerten, mit Glasplättli verkleideten Tanks erweitert. Die Anlage wurde 1917 von der Firma Imper übernommen und blieb bis nach dem Grossbrand der Fabrik Schätti (1966) bestehen.

Die stürmische Entwicklung der Industrie während der Jahrhundertwende liess den Bestand an Ausländern innert 24 Jahren (1890–1914) von 7,9 auf 15,7 Prozent anschwellen. Auch die Bubiker Betriebe beschäftigten viele Italiener, die zu einem grossen Teil mit der Bahn herpendelten. Bei den damaligen Fahrplänen ergaben sich für die Arbeiter lange Wartezeiten, die sie meist im Wartsaal überbrückten. Dies führte oft zu Belästigungen anderer Passagiere. Deshalb verlangte der Gemeinderat in zwei Gesuchen die Einrichtung eines zweiten Warteraums. Im Schreiben vom 26. Februar 1914 lautet ein Passus: «Das vorhandene Wartezimmer ist für den heutigen Verkehr zu klein, die Ventilation in demselben lässt sehr zu wünschen übrig. Es kommt täglich, morgens und abends vor, dass das jeweils von einer grösseren Anzahl Industriearbeiter in schmierigen und öldurchtränkten Kleidern belagerte und von deren Ausdünstung durchschwängerte Lokal für andere Reisende keine richtige Unterkunft mehr bietet,

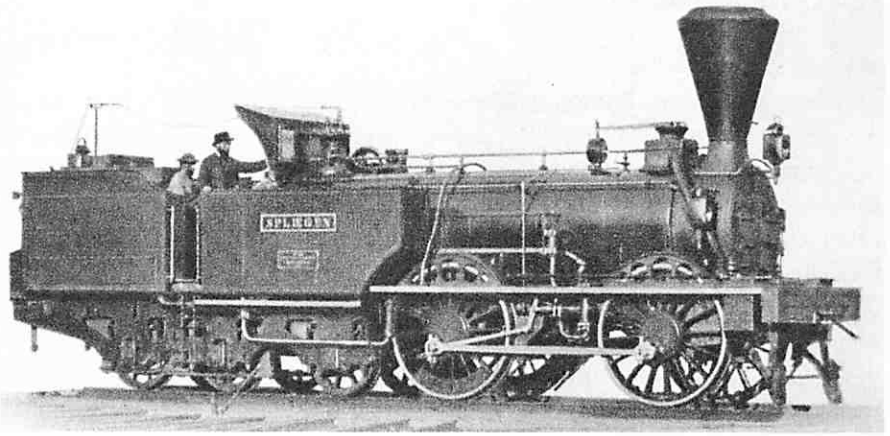
und dass viele Inhaber von Billetten II. Klasse (heute I. Kl.), hauptsächlich aber weibliche Passagiere, den Aufenthalt im Freien demjenigen im sogenannten Wartezimmer vorziehen, was insbesondere bei kalter und rauher Witterung nichts weniger als angenehm ist.» Beide Gesuche wurden von der Kreisdirektion als begründet anerkannt und Pläne für einen Anbau erstellt, der schlechten Finanzlage wegen aber von der Generaldirektion abgelehnt. Die hauptsächlich wegen Rangierfahrten manchmal lange geschlossenen Barrieren beim Restaurant Bahnhof führten immer wieder zu Reklamationen und Eingaben; zu einer Unterführung aber kam es bis heute nicht. Andere im Laufe der Jahre eingetretene Bedürfnisse konnten ohne nennenswerte Veränderungen befriedigt werden:

1932	Verlegung des Stationsbüros
1947	Einführung des Streckenblocks Seite Rüti
1952	Einführung des Streckenblocks Seite Wetzikon
1953	Verlegung des Schaltpostens und Errichtung einer Verladerrampe der Firma Schätti
1949	Erstellung einer Teerzubereitungsanlage Schaffer AG
1958	Teilweise Elektrifizierung der Weichen
1959	Vergrösserung von Schuppen und Rampe
1963	Vergrösserung des Freiverladeplatzes durch Verlängerung von Gleis 1
1964	Elektrische Fernbedienung der Barrieren
1969/70	Geleiseumbau und Isolation, alle Weichen elektrifiziert
1970	Geleise Neubau Bubikon–Wolfhausen Bau des Tanklagers Altenburger in Widenswil
1972	Neuer Schalter und Billettdrucker
1981	Zwischenlagerplatz für Altglas der GLAZO
1982	Alteisenlagerplatz der Firma Konrad

Im Jahre 1959 ging ein altes Postulat in Erfüllung: Eine zeitgemässe WC-Anlage. Dass in diesem Nebengebäude noch ein Kiosk Platz fand, behagte vielen Bubikern anfänglich gar nicht.

Über den Fahrplan

Vier Züge in jeder Richtung wurden mit dem ersten Fahrplan vom 1. Mai 1858 angeboten. Anfänglich wurden die Lokomotiven mit Holz beheizt. Der steigenden Preise wegen ging die VSB zu Torf über, welche sie aus einem eigenen Werk in Süddeutschland bezog, nebst der einheimischen Braunkohle aus dem Dürntner Bergwerk. Mit der Verbesserung der Lokomotiven wurde dann zu Steinkohle gegriffen. Für die Fahrt nach Zürich benötigte man $\frac{5}{4}$ Stunden. Darin inbegriffen war der durch den Zugswechsel bedingte Aufenthalt in Wallisellen, der bis zu einer halben Stunde betragen konnte. Nach langen Verhandlungen, und nachdem der Wipkingertunnel auf Doppelspur ausgebaut war, bewilligte schliesslich 1860 die Nordostbahn (NOB) die Mitbenützung



ihrer Linie Winterthur–Wallisellen–Zürich durch die VSB. Bereits 1864 wurde ein Schnellzugspaar Zürich–Chur–Zürich geführt mit Halt in Uster, Wetzikon und Rüti. Bis zur Verstaatlichung der Privatbahnen (1902) blieb unsere Linie die Hauptlinie Zürich–Chur. Mit der Reorganisation des schweizerischen Eisenbahnnetzes durch die SBB wurde vernünftigerweise die Thalwilerlinie zur Hauptverbindung, während die Glattallinie zur Nebenstrecke absank. Die 1922 begonnene Elektrifizierung der Bahnen wurde bei uns relativ spät durchgeführt. Am 2. Oktober 1932 war es so weit. Man konnte den Kopf nun zum Wagenfenster hinausrecken, ohne Kohlekörnlein ins Auge zu kriegen. Der elektrische Betrieb brachte eine willkommene Verbesserung der Zugverbindungen und Reisegeschwindigkeiten.

Der UeBB geht der Schnauf aus

Die Einstellung der UeBB im Jahre 1948 brachte unserer Station zusätzliche Aufgaben. Der gesamte Güterverkehr der ehemaligen Station Wolfhausen musste übernommen werden. Er erfolgt heute noch mit einem Stationstraktor. Bis 1961 wurden auf dem alten UeBB-Geleise Wagenladungen nach Hombrechtikon und Dürnten zugestellt. Hernach diente das Dürntner Geleise noch als Abstellgeleise für vorübergehend unbenützte Güterwagen, bis einmal einige Wagen wegen des schlechten Unterbaus einen eigenen Weg neben den Schienen suchten.

Was bringt die Zukunft?

Wie vor 125 Jahren wird auf der Glattallinie wieder emsig, ja hektisch gebaut. Auf den grösseren Bahnhöfen Dübendorf, Schwerzenbach, Uster und Wetzikon bleibt kaum ein Stein auf dem andern. Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung hat die Einsicht für eine Förderung des öffentlichen Verkehrs starken Auftrieb erhalten. Die

Doppelspur Wallisellen–Uster ist weit gediehen und die Zürichberglinie in Angriff genommen worden. Von beiden Werken werden wir im oberen Teil ebenfalls profitieren. Wann und wie Bubikon und Rüti einmal ausgebaut werden, ist noch ungewiss und hängt von den dannzumal verfügbaren Mitteln ab.

Die Stationsvorstände:

1858–1862	Holter Kaspar, Lenzlinger Johann, Dudli Johann, Thurnheer August, Wehrli Georg
1862–1889	Schläpfer Konrad (alle versahen gleichzeitig den Postdienst)
1890–1896	Helbling Johann
1896–1907	Greuter Johann Jakob
1907–1918	Surber Rudolf
1918–1925	Bächler Georg
1925–1935	Rüegg Ernst
1935–1945	Mathys Fritz
1945–1946	Kunz Paul
1946–1951	Heim Ernst
1951–1956	Schurter Karl
1956–1959	Zimmermann Friedrich
1959–1980	Hui Alfred
1980–	Gantner Thomas

Beamte und Arbeiter mit vielen Dienstjahren auf der Station Bubikon: Bühlmann Max, Frey Walter, Giger Albert, Kardin Paul, Knüssi Jakob, Meier Baptist, Oesch Robert, Hottinger Walter, Diethelm Alois, Frei Hans, Huber Alois, Huber Jakob, Spörri Hans sen. und Sohn, Meili Jakob, Weber Heinrich, Schaufelberger Robert.

Statistik:	Billette	Frachtbriefe	Tonnen	Güterwagen
1859	5 171		1 175	
1870	13 275		2 055	
1880	22 345	11 723	2 596	
1889	23 395	16 152	5 779	
1900	33 683		9 533	1 900
1915		24 077	16 417	6 423
1920		23 097	11 303	5 697
1930	30 115	30 500	13 478	7 234
1940	33 491	30 688	15 506	6 484
1950	35 846	46 738	30 940	6 037
1960	42 723	53 397	32 068	4 389
1970	49 284	38 261	33 174	6 724
1980	52 004	13 943	23 348	3 786

Alfred Hui, a. Stationsvorstand

Die Uerikon–Bauma–Bahn

Vorgeschichte

Schon seit einem Dutzend Jahren brauste über die Strecke Zürich–Uster–Rapperswil der Arlbergexpress Zürich–Wien. Da schwappte das Eisenbahnfieber auch auf das obere Zürcher Oberland über. Am 13. Dezember 1896 nahm Gemeinderat Robert Hotz an einer Gründungsversammlung für eine Eisenbahn Tiefenbrunnen–Egg–Grüningen–Bubikon im «Hirschen» in Egg teil. Das alte Landvogteistädtchen sollte, wie zur Postkutschenzeit, Verkehrsknotenpunkt bleiben. Schon 1871 hatte man sich in Bäretswil mit einer Bahn nach Hinwil–Bubikon befasst. Doch sanken diese Pläne in einen Dornröschenschlaf zurück.

Eine Transversalbahn

Dann trat der von 1870 bis 1899 wohl grösste Verkehrs- und Finanzfachmann seiner Zeit, Adolph Guyer-Zeller (1839–1899), auf den Plan. Als Bergfreund war er nicht nur der Schöpfer der Guyer-Zeller-Wege in seiner engeren Heimat (Bauma–Neuthal–Bäretswil) und Mitbegründer der Sektion Bachtel SAC, sondern auch der Erbauer der Jungfraubahn und Planer einer Expressstrecke Engadin–Orient. Nun wollte der im Neuthal geborene Bürger von Bauma das Land seiner Väter an den grossen Schienenstrang anschliessen: «Die Bärentschweiler sassen sonst in der Mäusefalle.» Mit dem ihm eigenen Schneidging er ans Werk. Im «Löwen» zu Bubikon erläuterte er am 23. Januar 1895 einer Versammlung von über 80 einflussreichen Männern seine Idee von einer Transversalbahn vom Zürichsee quer über die bereits bestehenden Längsverbindungen im Glatt- (1858) und Tösstal (1877). Er glaubte an eine überlokal bedeutende Verbindung von der Ost- in die Zentralschweiz, wo die Gotthardbahn 1880 eröffnet worden war. Als erstes legte er das Projekt «Uerikon–Bauma und hoffentlich bald weiter bis Eschlikon im Thurgau» vor. In seinem lebhaften Geist sah er bereits eine Weiterführung nach Süden über den Zürichsee von Meilen nach Horgen und per Drahtseilbahn nach Horgen-Oberdorf zum Anschluss an die Gotthardlinie. Die 25,3 km lange Strecke von Uerikon nach Bauma sollte auf 2,4 Millionen Franken zu stehen kommen. Eine Zubringerlinie von Effretikon über Uster–Gossau–Grüningen nach Hombrechtikon stand auch schon auf dem Papier.

Rasch wurde ein Komitee gegründet und die notwendigen Konzessionen erworben. Der Bun-

desrat erteilte die seinige schon im Sommer 1896. Weniger reibungslos verlief die Finanzierung, obwohl der Gemeinderat Bubikon seinen Stimmbürgern schon acht Wochen nach der «Löwenversammlung» beantragte, 60 000 Franken als Subvention an die UeBB zu leisten. Lobend erwähnt sei, dass 38 Wolfhauser Fr. 7950.– (fast die Hälfte davon die beiden Freihöfler Otto Baumann und Fried. Rehm) und 17 Bubiker Fr. 4450.– freiwillig an die Subventionssumme zeichneten.

1896 beschloss der Kantonsrat eine Beteiligung mit einer Million Franken. Auch die Nordostbahn beteiligte sich kräftig und stellte die Stationsanlage in Uerikon und Hinwil unentgeltlich zur Verfügung. Ein Gleiches taten die Vereinigten Schweizer Bahnen mit der Station Bubikon.

Ans Werk!

Am 4. August 1898 konstituiert sich die Eisenbahngesellschaft Uerikon–Bauma im «Hirschen» in Hinwil. Präsident des Verwaltungsrates ist der Gemeindepräsident von Hinwil, Kantonsrat Nauer. Mitglieder sind Vertreter der Nordostbahn, darunter deren Präsident A. Guyer-Zeller, des Kantons Zürich und der Anstössergemeinden. Bubikon ist durch Gemeindepräsident Rudolf Frey vertreten.

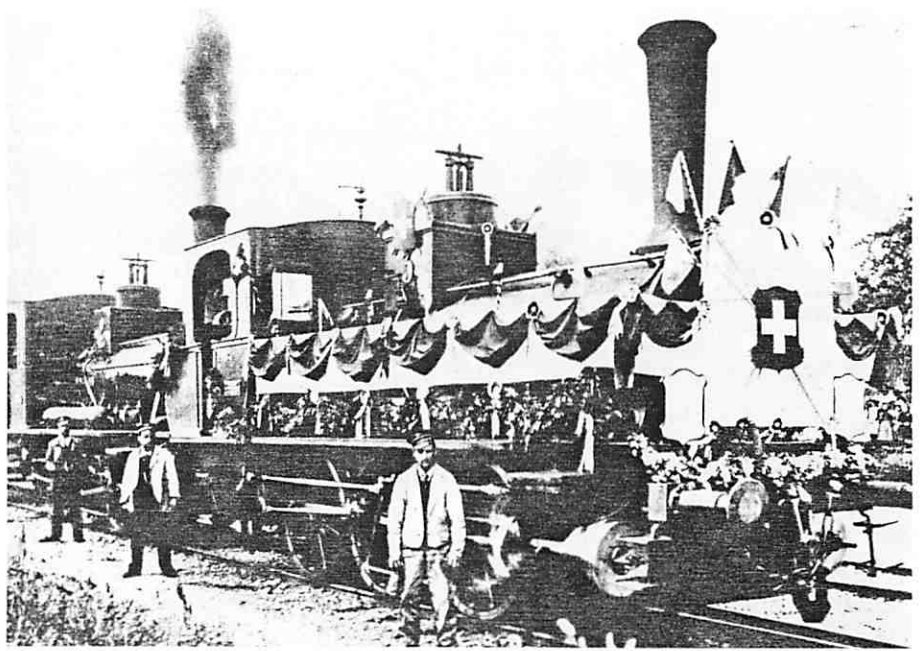
Das Aktienkapital beträgt 2 Millionen Franken. Eine weitere Million wird durch Anleihen aufgebracht. Der Bahnbau kann beginnen.

Am 3. April 1899 erlag der rastlose Initiant der Bahn, Adolph Guyer-Zeller, knapp einen Monat vor seinem 60. Geburtstag einer Herzlähmung. Acht Wochen später, am 5. Juni 1899, wurde der Bahnbau in Angriff genommen. Die Leitung lag in den Händen des ehemaligen Oberingenieurs der Nordost-Bahn, E. Züblin.

Für einen kleinen Wirbel sorgten allerdings die Wolfhauser, die ihre Station lieber näher beim Dorf gehabt hätten, etwa 25 Meter weiter westlich, beim Lochholzsträsschen. Als der Freihofwirt, Gemeinderat Baumann, feststellte, dass die Station gegenüber den Plänen sogar um einiges östlich verschoben worden war, protestierte er im Gemeinderat scharf.

Das Stationsgebäude war übrigens ursprünglich einstöckig. Erst 1928 wurde es für eine Wohnung des Stationsvorstandes aufgestockt. Im Dezember 1900 lehnte die Gemeindeversammlung einen Antrag Otto Baumann und Friedrich Rehm auf Erstellung eines Fussweges von Kusters Haus (man hätte auch «Freihof» sagen können) quer durch die Wiese zum Bahnhof ab. Es blieb bei der

Stolze Eröffnungsfahrt
der Uerikon-Bauma-Bahn
am 30. Mai 1901.
Die Lokomotiven gehören der
Tösstalbahn



Bahnhofstrasse von der Rosenberg zum Stättli-
chen (1901).

Bis Ende 1900 waren alle Erdarbeiten bewäl-
tigt, und am 28. Mai 1901 fand noch schnell die
Kollaudation (Abnahme) der Anlagen durch das
Eidgenössische Eisenbahndepartement statt.

Das Einweihungsfest

Am 30. Mai 1901, einem strahlenden Don-
nerstag, dampfte ein festlich geschmückter Zug
von Uerikon nach Bauma, an jedem Bahnhof von
einer frohen Menschenmenge freudig begrüsst
und gefeiert. Eigenartigerweise findet sich über
die Feiern auf den Stationen Wolfhausen und Bu-
bikon weder in den Archiven noch in den Proto-
kollen auch nur ein Sterbenswörtchen. Akten-
kundig ist nur, dass Gemeindepräsident Frey die
Festvorbereitungen persönlich leitete. Alte Leute
wissen auch, dass die Schulen beider Gemeinde-
teile mitwirkten.

Hauptakt der Feierlichkeiten war zweifellos das
Mittagsbankett im Hotel Bachtel in Hinwil, an
dem 250 Personen teilnahmen. Gegen Ende der
Fahrt nach Bauma wurde in der Nähe des Fried-
hofs ein Halt eingeschaltet und dem dort bestat-
teten Adolph Guyer-Zeller eine Trauermusik ge-
widmet.

Am 1. Juni 1901 wurde der fahrplanmässige
Betrieb mit fünf Zugpaaren pro Tag aufgenom-
men.

Dornenvoller Bahnbetrieb

Das Einweihungsfest war für das Unternehmen
einer der wenigen Tage ungetrübter Freude.

Schon vor der Betriebsaufnahme verliefen die
Verhandlungen über die Benützung der Gemein-
schaftsstationen sehr zäh, mit Bauma gelang der
definitive Abschluss erst 1910.

Sodann glaubte man, dass wegen der kurzen
Betriebsstrecke ein Selbstbetrieb zu teuer käme.
Verhandlungen über die Betriebsführung durch
die Nordostbahn scheiterten. Schliesslich erklärte

„Freihof“ Wolfhausen.
Am nächsten Donnerstag, den 30. Mai findet
bei Anlaß der Bahneinweihung
Tanzbelustigung
statt, wozu freundlichst einladet
R. Baumann, Säder.



Bahneinweihung.

Empfehle auf bevorstehende Festzeit Dekorationsmaterial zu Spott-
preisen: Fahnen, Wappen aller Art, Papierlaternen, Illumi-
nationsgläser aller Farben, Guirlanden (Kranz) in den prächtigsten
Fassonen. Keine Arbeit! — Schönste Dekoration!
Eine große Auswahl deraartiger Artikel liegt zur gest. Einsicht auf
Lager, wo für event. nicht vorhandene Artikel Bestellungen bis spätestens
27. Mai entgegengenommen werden.
Günstige Gelegenheit für Jedermann.

**C. Müller-Gühler, Sommerau,
Wolfhausen.**

Bahneinweihung.

Anlässlich der „Bahneinweihung“ findet im
„Löwen“ Bubikon
gemüthliche Abendunterhaltung
mit Tanz

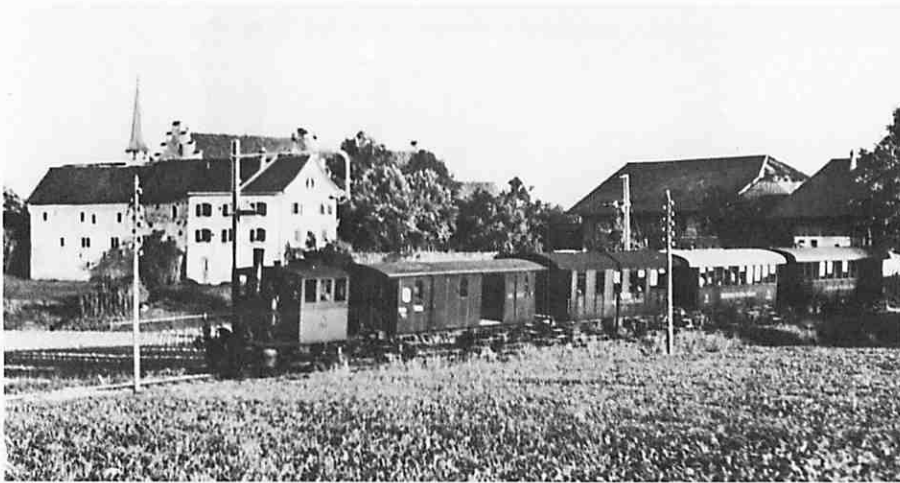
statt. Bankettskarten à Fr. 1. 50 inkl. Wein können bis
spätestens Donnerstag morgen 8 Uhr dabeilbst abgeholt
werden. Bankettanfang 7 1/2 Uhr.

Freundlichst ladet ein

J. Bächtold d. „Löwen“.



Die Gelegenheit zu einem fröhlichen Fest liess man sich weder in
Bubikon noch in Wolfhausen entgehen
(Inserate aus dem «Freisinnigen» von 1901)



*Idyll aus den vierziger Jahren.
Die UeBB passiert das Ritterhaus.
Dampflok Ed 2/2 Nr. 23
«Gartehüslü» (siehe Seite 289)*

sich die Tösstalbahn (TTB, «Tetelibahn») gegen eine Kautio n bereit, den Betrieb zu führen. Dies allerdings nur, wenn sie ihre eigenen Lokomotiven einsetzen könne. Nun war es aber der UeBB nicht mehr möglich, die Bestellung für ihre Lokomotiven rückgängig zu machen. Zum Glück konnte sie diese an die Nordostbahn vermieten.

Zwei Monate nach Betriebsaufnahme traten oberhalb Bauma gefährliche Rutschungen auf, deren Behebung hohe Summen verschlang. Dornenvoll war der Bahnbetrieb auch für etliche Wolfhauser in der Lochrüti, die sich nur schwer daran gewöhnen konnten, dass sich nun ein Bahnkörper quer über ihr Lieblingsweglein zur Staatsstrasse legte und das Überschreiten der Geleise verboten war. Der erste Stationsvorstand von Wolfhausen, R. Baumann, verstand da keinen Spass. Unnachsichtlich wurden Zuwiderhandelnde verzeigt, selbst wenn es die Sonntagschullehrerin war.

Die Betriebseinnahmen entsprachen keineswegs den Erwartungen, weil die Bahn nicht dem natürlichen Fluss des Verkehrs folgte, sondern quer lief. Wohl versah sie auf kurze Strecken wichtige Zubringerdienste zu den Hauptverkehrslinien, aber nur selten fanden sich Reisende, die die ganze Strecke abfuhrten. Intensive Werbeak-

tionen zur Gewinnung des Ausflugsverkehrs aus der nahen Stadt, kombinierte Billette mit der Zürichseeschiffahrt und anderes mehr, brachten keinen wesentlichen Erfolg. Neben Tax-Erhö hungen (1913) mussten auch Sparmassnahmen ergriffen werden. Eine davon war die Aufhebung von Barrierenwärterposten. Gegen die Aufhebung der Barriere im Rennweg hatte der Gemeinderat nichts einzuwenden; aber für die Beibehaltung derjenigen im Neugut («Rössli») wehrte er sich energisch. Von 1920 bis 1923 dauerte der Kampf um diese Barriere. Erst nachdem der Felskopf links von der Bahn genügend weit abgetragen war, gab die Baudirektion in Zürich grünes Licht für die Aufhebung der Barriere, was die Bubiker gewaltig verstimmt e.

Ab 1. Januar 1905 betrieb die UeBB-Gesellschaft ihre Bahn selber. Fortan residierte in Hinwil ein Betriebsleiter UeBB. 1906 wurden alle Obligationen in Aktien umgewandelt.

In arge finanzielle Bedrängnis geriet die Bahn im 1. Weltkrieg. Um teure Kohle zu sparen, wurde die Zahl der Züge von 14 auf 6 reduziert. Nach Kriegsende zwangen die hohen Kohlenpreise zu weiteren drastischen Einschränkungen: Vom 2. Dezember 1918 bis zum 6. Juli 1919 ruhte der Bahnverkehr an Sonntagen.

Bund, Kanton und Gemeinden wurden zur Defizitdeckung beigezogen gemäss dem «Bundesbeschluss über Hülfeleistungen an notleidende Transportanstalten vom 18. Dezember 1918».

Elektrifikation

Ernsthaft dachte man im leitenden Ausschuss des Verwaltungsrates UeBB daran, mit Hilfe dieses Bundesbeschlusses die Bahn zu elektrifizieren und beauftragte das Ingenieurbüro A. Strelin in Zürich mit einer Projektstudie. Im Dezember



Bahnhof Wolfhausen von 1901

Uerikon-Bauma-Bahn

Zürichsee-Zürcher Oberland-Glattal-Töftal

Fahrplan, gültig vom 4. Oktober 1943 bis 7. Mai 1944

Uerikon-Bauma						Bauma-Uerikon					
	79 P.-Zug 3	83 P.-Zug 2, 3	85 P.-Zug 2, 3	93 P.-Zug 3	95 P.-Zug 2, 3	Stationen	76 P.-Zug 3	78 P.-Zug 2, 3	78 P.-Zug 2, 3	84 P.-Zug 3	92 P.-Zug 2, 3
	8 ⁰⁰	11 ⁰⁰	13 ⁰⁴	17 ⁰⁰	18 ⁰⁵	ab Rapperswil an	7 ¹²	9 ⁰⁰	9 ¹¹	12 ⁵¹	18 ²²
	8 ⁰⁵	11 ⁰⁵	13 ⁰⁹	17 ⁰⁵	18 ¹⁰	ab Zürich H.-Bhf. an	7 ¹⁵	9 ⁰⁵	9 ¹⁴	12 ⁵⁴	18 ²⁵
	8 ¹⁰	11 ¹⁰	13 ¹⁴	17 ¹⁰	18 ¹⁵	ab Zürich-Stadelhofen an	7 ¹⁸	9 ¹⁰	9 ¹⁹	12 ⁵⁷	18 ³⁰
	8 ¹⁵	11 ¹⁵	13 ¹⁹	17 ¹⁵	18 ²⁰	an Melles, Balm an	7 ²¹	9 ¹⁵	9 ²⁴	13 ⁰⁰	18 ³⁵
	8 ²⁰	11 ²⁰	13 ²⁴	17 ²⁰	18 ²⁵	an Melles, Balm ab	7 ²⁴	9 ²⁰	9 ²⁹	13 ⁰³	18 ⁴⁰
	8 ²⁵	11 ²⁵	13 ²⁹	17 ²⁵	18 ³⁰	an Sittz, Schönen, nach Winterthur ab	7 ²⁷	9 ²⁵	9 ³⁴	13 ⁰⁶	18 ⁴⁵
	8 ³⁰	11 ³⁰	13 ³⁴	17 ³⁰	18 ³⁵	ab Sittz, Bahn an	7 ³⁰	9 ³⁰	9 ³⁹	13 ⁰⁹	18 ⁵⁰
	8 ³⁵	11 ³⁵	13 ³⁹	17 ³⁵	18 ⁴⁰	an von und nach Zürich ab	7 ³³	9 ³⁵	9 ⁴⁴	13 ¹²	18 ⁵⁵
9 ¹²		12 ³⁷	13 ¹⁶	18 ⁰⁵	19 ¹²	ab Uerikon an	7 ¹²	9 ⁰⁰	9 ¹¹	12 ⁵¹	18 ²²
9 ²¹		12 ⁴⁷	13 ²⁹	18 ¹⁴	19 ²²	ab Hombrechtikon ab	7 ⁰⁵	8 ⁵⁴	9 ⁰⁴	12 ⁴⁵	18 ¹⁵
9 ²⁷		12 ⁵⁴	13 ³⁹	18 ²⁰	19 ³¹	ab Wolfhausen ab	6 ⁵⁹	8 ⁴⁸	8 ⁵³	12 ³⁸	18 ⁰⁸
9 ³²		12 ⁵⁹	13 ⁴⁵	18 ²⁵	19 ³⁶	ab Ritterhaus-Bad Kämmoos ab	6 ⁵⁴	8 ⁴²	8 ⁴⁵	12 ³³	18 ⁰¹
9 ³³		13 ⁰⁰	13 ⁴⁶	18 ²⁶	19 ³⁷	an Bubikon an	6 ⁵³	8 ⁴¹	8 ⁴⁴	12 ³²	18 ⁰⁰
		14 ⁰⁵	14 ⁰⁵	19 ⁰⁰	19 ⁰⁰	ab nach und von Rapperswil an	6 ⁵⁴	8 ⁴²	8 ⁴⁵	12 ³³	18 ⁰¹
		14 ¹⁰	14 ¹⁰	19 ⁰⁵	19 ⁰⁵	ab nach und von Uster an	6 ⁵⁵	8 ⁴³	8 ⁴⁶	12 ³⁴	18 ⁰²
		14 ¹⁵	14 ¹⁵	19 ¹⁰	19 ¹⁰	an von und nach Uster an	6 ⁵⁶	8 ⁴⁴	8 ⁴⁷	12 ³⁵	18 ⁰³
		14 ²⁰	14 ²⁰	19 ¹⁵	19 ¹⁵	an von und nach Rapperswil ab	6 ⁵⁷	8 ⁴⁵	8 ⁴⁸	12 ³⁶	18 ⁰⁴
9 ³⁵		13 ⁰²	13 ⁵⁹	18 ²⁸	19 ⁵⁶	ab Bubikon an	6 ⁴⁷	8 ³⁵	8 ⁴⁰	12 ²⁶	17 ⁴⁹
9 ⁴¹		13 ⁰⁷	14 ⁰³	18 ³²	20 ⁰¹	ab Dürnten an	6 ⁴³	8 ³⁰	8 ³⁵	12 ²²	17 ⁴⁵
9 ⁴⁹		13 ¹⁵	14 ¹¹	18 ⁴⁰	20 ⁰⁸	an Hinwil an	6 ³⁴	8 ¹⁸	8 ²³	12 ¹⁴	17 ³⁶
		13 ²⁰	14 ¹⁶	18 ⁴⁵	20 ¹³	ab Zürich Hbf. an	6 ³⁰	8 ¹³	8 ¹⁸	12 ⁰⁹	17 ³¹
		13 ²⁵	14 ²¹	18 ⁵⁰	20 ¹⁸	ab Winterthur Hbf. an	6 ²⁶	8 ⁰⁸	8 ¹³	12 ⁰⁴	17 ²⁶
		13 ³⁰	14 ²⁶	18 ⁵⁵	20 ²³	an von und nach Wetzikon an	6 ²²	8 ⁰³	8 ⁰⁸	12 ⁰⁰	17 ²¹
9 ⁵²		13 ¹⁸	14 ¹³	18 ⁴³	20 ¹⁰	ab Hinwil an	6 ³³	8 ¹⁰	8 ¹⁵	12 ¹²	17 ³⁴
10 ⁰¹		13 ²⁷	14 ²¹	18 ⁵²	20 ¹⁸	ab Ettenhausen-Eschloo ab	6 ²⁶	8 ⁰⁴	8 ⁰⁹	12 ⁰⁵	17 ²⁷
10 ¹⁰		13 ³⁵	14 ²⁷	18 ⁵⁸	20 ²⁵	ab Bäretswil an	6 ²²	8 ⁰⁰	8 ⁰⁵	12 ⁰⁰	17 ²²
10 ¹⁷		13 ⁴²	14 ³³	19 ⁰⁵	20 ³¹	ab Neuthal an	6 ¹⁴	7 ⁵²	7 ⁵⁷	11 ⁴⁶	17 ¹⁴
10 ²⁴		13 ⁴⁹	14 ³⁹	19 ¹²	20 ³⁸	ab Bauma an	6 ⁰⁵	7 ⁴²	7 ⁴⁷	11 ³⁶	17 ⁰⁵
10 ³⁰		13 ⁵⁵	14 ⁴⁵	19 ¹⁸	20 ⁴⁴	an nach und von Winterthur an	6 ⁰⁰	7 ³⁷	7 ⁴²	11 ³¹	17 ⁰⁰
10 ³⁵		14 ⁰⁰	14 ⁵⁰	19 ²⁴	20 ⁵⁰	ab nach und von Wald an	5 ⁵⁵	7 ³²	7 ³⁷	11 ²⁶	16 ⁵⁵

Fahrplan 1943/44

1919 kommt dieses Büro zum interessanten Schluss, dass sich eine Elektrifikation durchaus lohne bei einem Kohlenpreis von Fr. 107.- per Tonne. Trotz des energischen Einsatzes von Präsident Nauer, Hinwil, und Sekretär Theodor Hottinger, Bubikon, blieb das vielversprechende Projekt auf dem Papier.

Kurze Lichtblicke

In den dreissiger Jahren kam im Zürcher Oberland der Wintersport auf. An schönen Winter-sonntagen wurde ab Zürich ein Sportzug über Uerikon nach Bäretswil geführt. Doch musste dann die vierachsige Dampflok Ed 3/4 eingesetzt werden. Diese zeichnete sich durch einen über-

mässig hohen Kohleverbrauch aus, so dass auch hier die Rendite in Rauch aufging.

Im September 1936, wohl als Nachspiel zu den Kreuzritterspielen, ersucht das kantonale Tiefbauamt den Gemeinderat um Bewilligung zur Errichtung einer Haltestelle beim Ritterhaus. Der Gemeinderat erteilt diese, weil damit den vielen Besuchern des Kreisspitals von Rüti aus Hombrechtikon und Wolfhausen eine wesentliche Abkürzung des Weges geboten werde. Die Gemeinde lässt durch Oetikers Erben ein Wartehäuschen erstellen. Die Haltestelle heisst Ritterhaus-Bad Kämmoos.

Wegen der aufkommenden Konkurrenz durch das Auto sanken die Frequenzzahlen auf ein be-

denkliches Minimum. 1938 betrug die Einnahmen pro Kurs noch ganze Fr. 32.70!

Der Kriegsbeginn 1939 brachte einige Erleichterung, weil der private Autoverkehr wegen der Benzinrationierung und wegen der Requisition der Lastwagen durch die Armee eingeschränkt war und viele Militärtransporte auszuführen waren.

Die Übernahme einer Dampflok mit Einmannbedienung von der Sensetalbahn erlaubte die Verminderung des Personalbestandes um zwei Mann (1939).

Der Schnauf geht aus

Nach und nach setzte die Automobilkonkurrenz mit Ersatztreibstoffen wieder ein. Die Frequenzen sanken erneut rapid, und die stets grösser werdenden Fehlbeträge zwangen die Regierung, sich mit der Sanierung der Uerikon–Bauma-Bahn und, im gleichen Zuge, mit derjenigen der Wetzikon–Meilen- und der Uster–Oetwil-Bahn zu befassen.

Im März 1940 liefert der Direktor der Frauenfeld–Wil-Bahn, Ingenieur Heinrich Hürlimann, sein Gutachten über die Sanierung der zürcherischen Privatbahnen ab, in welchem er nach komplizierten Erwägungen zur einfachen Formel kommt: «Die Oberländer Bahnen können nur saniert werden, indem man sie durch einen Busbetrieb ersetzt.» (Von der Schiene auf die Strasse!)

Nach Prüfung aller Probleme schlägt die Studien-Kommission der Finanzdirektion vor, es sei die Strecke Hinwil–Bauma zu elektrifizieren und durch die SBB betreiben zu lassen. Der untere Streckenteil Uerikon–Hinwil, gleich wie die Uster–Oetwil- und die Wetzikon–Meilen-Bahn, sei aufzuheben und durch einen Busbetrieb zu ersetzen. Am 9. November 1943 stimmt der Verwaltungsrat der UeBB diesem Vorschlag mehrheitlich zu.

Die Reorganisation

Die Frage an den Stimmbürger lautete nun ungefähr: Wollt ihr die Reorganisation der drei Bahnen im Zürcher Oberland? 1944 erhob sich in Hombrechtikon und Bubikon–Wolfhausen ein energischer Widerstand gegen eine solche «Sanierung». Als offenbar wurde, dass die Autokurse von Wolfhausen nach Rüti nicht über Bubikon geführt würden, obschon jene Route nur 800 Meter länger ist, dass ferner Bubikon trotz der Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse 100% mehr Defizitanteile übernehmen sollte, war hier vollends Feuer im Dach. Ein Organisationskomitee für die Beibehaltung der UeBB, dem aus Bubi-

kon und Wolfhausen acht Herren angehörten, und ein Komitee zur Erhaltung einer elektrifizierten UeBB wehrten sich leidenschaftlich für ihre Bahn. Vor allem war man empört über die irreführende Fragestellung.

Am 9. Mai 1946 fand sich in der Kirche Bubikon eine Rekordzahl von Stimmberechtigten (343) ein. Nach einer erregten Diskussion wandten sich die Teilnehmer in einer Konsultativabstimmung mit 274 Nein zu 56 Ja entschieden gegen die Vorlage und traten für die Elektrifizierung der ganzen Strecke und die Erhaltung der Bahn ein.

Am 26. Mai 1946 stimmte das Zürchervolk der Reorganisations-Vorlage mit 65 947 Ja gegen 44 183 Nein zu. Die Entscheidung war gefallen, das Todesurteil über die UeBB gesprochen.

Das Ende

Alles ging nun sehr rasch: Schon am 12. Oktober 1947 übernahm die SBB die elektrifizierte, 11 km lange Strecke von Hinwil nach Bauma.

Wegen Verzögerung der Autobuslieferung schlug für die UeBB die Abschiedsstunde erst am 2. Oktober 1948. Treue Freunde hatten per Todes-Anzeige im «Freisinnigen» zu einer Trauerfeier beim Bahnhof Wolfhausen eingeladen. Mit einer Trauerrede und einem Kranz «Letzter Gruss» nahmen die Wolfhauser von ihrem letzten Züglein Abschied. Während 47 Jahren, in zwei Kriegszeiten, war ihre geliebte UeBB für sie gerollt.

Am 3. Oktober trat die UeBB in Liquidation. Das Wagenmaterial wurde an verschiedene Gesellschaften und die Schienen von Dürnten nach Hinwil und von Hombrechtikon nach Uerikon für 10 Franken per Laufmeter verkauft. (Die Reststumpen sollten als Industriegeleise dienen. Bis



Letzte Fahrt: Abdankung auf der Station Wolfhausen, 2. Oktober 1948, Lokomotivführer Kern

auf die Verbindung Bubikon–Wolfhausen sind sie inzwischen auch abgebrochen worden.) Die Stationsgebäude in Wolfhausen und Hombrechtikon wurden von den VZO übernommen. Der Liquidationserlös betrug Fr. 190 000.–. Davon entfielen auf Bubikon Fr. 2090.–.

Das Rollmaterial

Die Lokomotiven:

- | | | |
|------|---|---|
| 1901 | 2 | Dampflokomotiven Ed 3/3 von der Lokomotivfabrik Winterthur, No. 401 und 402. Sie dienten bis 1948. |
| 1905 | | Versuche mit Benzintriebwagen der Automobilfabrik Orion AG verlaufen negativ. |
| 1907 | 1 | Dampftriebwagen CZm 1/2 No. 31 mit stehendem Dampfkessel. Erster normalspuriger Dampftriebwagen in der Schweiz. Von der Maschinenfabrik Esslingen (Deutschland) gebaut, 1902 an die SBB geliefert, dann von der UeBB übernommen und nach Einbau eines Postabteils als Alleinfahrer mit Einmannbedienung eingesetzt. Geschwindigkeit in der Ebene: 30 km/h, bei Steigungen über 10‰: 15 km/h. Im Volksmund «Glettiise» genannt. Legte bis 1948 rund eine Million Kilometer zurück, kam 1950 in die Remise nach Vallorbe. In zweijähriger Arbeit wurde das kulturhistorisch interessante Eisenbahnrequisit in Zürich wieder hergestellt und steht seit dem Herbst 1980 wieder für Extrafahrten zur Verfügung. |
| 1909 | 1 | vierachsige Dampflok Ed 3/4, Nr. 41, Lokomotivfabrik Krauss & Cie, München, wegen zu hohem Kohleverbrauch nur selten eingesetzt. |
| 1926 | 1 | Dampflok Ed 3/3, Nr. 6, von der Sihltalbahn gekauft. |
| 1939 | 1 | Dampflok Ed 2/2, Nr. 23, für Einmannbedienung mit Kohlebehälter auf dem Dach und automatischer Feuerbeschickung. Von der Sennetalbahn übernommen. «Gartehüsli», «Glaskasten», «Dampfsparkasse» genannt. |

Das Wagenmaterial:

- | | | |
|------|----|--|
| 1901 | 2 | Personenwagen «Schweiz. Industriegesellschaft» |
| | 1 | Drittclasswagen, 1 kombinierter Wagen 2./3. Klasse |
| | 2 | «Oldtimer»-Personenwagen, Baujahre 1855/56 |
| | 2 | kombinierte Gepäck- und Postwagen SIG |
| | 19 | Güterwagen: 10 gedeckt, 5 halboffen mit Bremserhütte, 4 mit Rungen |
| 1914 | 1 | Salonwagen der Gotthardbahn, Baujahr 1875, als Zweitclasswagen |

Schnurriges

«Überbei-Bahn» hiess die UeBB schon, bevor sie rollte.

Im kombinierten 2./3.-Klass-Wagen war die Zwischentür nur auf der Seite der Polsterklasse mit einer Türfalle versehen, damit ja kein Holzklasse-Passagier unbemerkt das Abteil wechseln konnte.

Zahlreiche in den Personenwagen angebrachte Tafeln informierten die Fahrgäste:

«Hier darf nur mit Zustimmung aller Fahrgäste geraucht werden.» (Meist sass auch nur einer im Abteil.)

«Das Ziehen der Notbremse ist nur im Falle von Gefahr gestattet.»



Die tapfere Ed 3/3 Nr. 402 (Lokomotiv-Fabrik Winterthur) diente während der ganzen Lebensdauer der UeBB



Der Dampftriebwagen CZm 1/2 Nr. 31 «Glettiise» mit stehendem Dampfkessel. Maschinenfabrik Esslingen (Deutschland), 1902

«Abort im Zug, man wende sich an den Kondukteur.»

«Das Öffnen und Schliessen der Fenster wird vom Kondukteur besorgt.» (Die Fenster musste man an einem Lederriemen hochziehen und in den Rahmen einschnappen lassen. Das brachten nur geübte Personen fertig.)

«Hinauslehnen verboten.» (Auch nicht ratsam wegen der «Glüesen» [Gluten] und Chöleli, die das Dampfross ausspie.)

Ja der Funkenwurf! Ab 1943 musste mit Holz gefeuert werden. Da waren verschiedentlich Kleiderbeschädigungen zu vergüten. Zwei mit Torfmull beladene Güterwagen fingen auf der Station Wolfhausen sogar Feuer.

Das fahrende Personal war sehr zuvorkommend. Rief zur Abfahrtszeit etwa Mutter Rehm vom «Freihof» zur Station Wolfhausen hinauf: «Wartet, mein Fritz kommt noch!» so piffte Kondukteur Diener seinem Lokiführer Kern: «Vorzieh bis zur Zinki (Verzinkerei)!» wo der herbeihastende Vater Rehm, Kragen und Krawatte in der Hand, beim Lochholzsträsschen einsteigen konnte.

(KS)

Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO)

Mit der Stilllegung der UeBB musste Ersatz geschaffen werden. Wolfhausen, Dürnten und Hombrechtikon wären vom öffentlichen Verkehrsnetz abgeschnitten worden. Die unrentable Normalspurbahn sowie die ebenso defizitären Strassenbahnen Uster–Oetwil und Wetzikon–Meilen hatten einem moderneren Betrieb zu weichen. Schon in den dreissiger Jahren erfolgten Studien über eine Reorganisation der Oberländer Verkehrsverhältnisse. In der kantonalen Volksabstimmung vom 26. Mai 1946 wurde dem regierungsrätlichen Antrag zur Schaffung der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland mit 65 947 Ja gegen 44 183 Nein entsprochen, wobei der Bezirk Hinwil allerdings die Vorlage knapp verwarf. Innert kürzester Frist wurden die neuen Autobuslinien in Betrieb genommen:

- am 3.10.1948 die Strecke Hinwil–Dürnten–Rüti–Bubikon–Hombrechtikon–Uerikon–Stäfa
- am 2. 10. 1949 die Linie Uster–Mönchaltorf–Esslingen–Oetwil am See
- am 14. Mai 1950 die Verbindung Wetzikon–Gossau–Grünlingen–Oetwil–Männedorf.

Die Strecke Wetzikon–Kempton wurde schon ab 1939 durch Busse bedient. Im Verlaufe der Jahre erweiterte die VZO das Liniennetz von



FBW-Bus bei der Post Wolfhausen

einst 50 auf 102 km durch Zusatzlinien und Innerortsverbindungen in Wetzikon, Uster und Stäfa. Sonderkurse für Firmen und Schulen wurden in mehreren Gemeinden eingeführt, so auch in Bubikon.

Für unsere Gemeinde blieben von Anfang an einige Wünsche offen. Der wohl grösste war die Linienführung von Bubikon Dorf über die Station, vor allem von den Wolfhausern begehrt, die jeweils vom Bahnhof das Dorf hinauf hasten mussten, um den Bus beim Gemeindeplatz zu erreichen, bei schlechtem Wetter oder mit Gepäck beladen ein Ärgernis, das zu dauernden Klagen führte. Mit dem neuen Takt-Fahrplan wurde dem Begehren entsprochen, der auch zu verbesserter Verbindung über Rüti nach Hinwil verhalf. Die anfänglich erwogene direkte Verbindung über Dürnten nach Hinwil und diejenige nach Grünlingen wurden jedoch nicht ins Netz aufgenommen.

Im Verlaufe der Jahre wurden auch die Kurse vermehrt, ja von 1948 bis 1983 verdoppelt, wodurch allerdings die Rentabilität sich etwas verschlechterte. Die Haltestellen in unserer Gemeinde heissen: Kämmoos, Ritterhaus (besser Dienstbach), Station, Bubikon Dorf, Wihalde (früher Giessen), Neugut, Wolfhausen Dorf, Hübli (früher Rennweg).

Die Zahl der Reisenden verdoppelte sich von 1951 bis 1965 nahezu von 1 397 199 auf 2 609 948. 1982 wurden auf dem Kursnetz 2 870 412 Personen befördert; rechnet man die Extrafahrten und die SBB-Ersatzkurse Bauma–Wetzikon und Wetzikon–Hinwil dazu, beträgt das Total 3 438 019 Passagiere. Schliesslich das Betriebsergebnis nach den ersten vier Jahren stets mit einem Überschuss von einigen hunderttausend Franken ab – eine Ausnahmerecheinung im schweizerischen Verkehrsbetriebewesen – kippte es mit der Einführung des Taktfahrplans auf die negative Seite.

Als Überbleibsel der UeBB besteht noch das 3 km messende Trasse zwischen Bubikon und Wolfhausen. Von 1964 bis 1974 wurden die Schienenanlagen total erneuert. Sie dienen nur

Verkehrnetz der VZO

Stammlinien



Spätere Erweiterungen

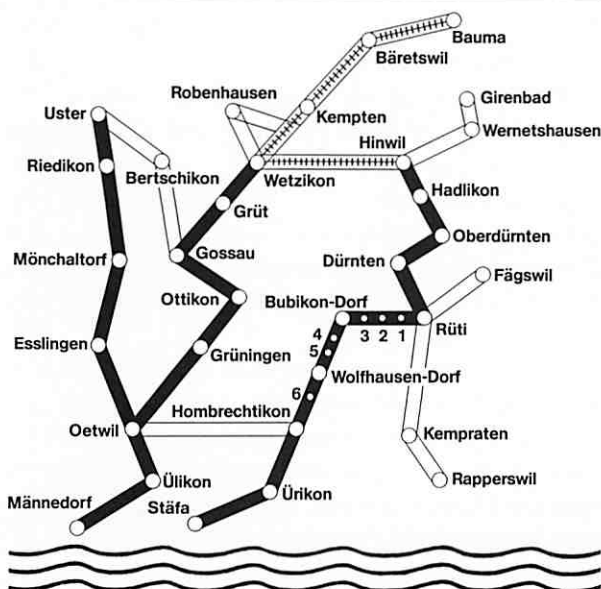


SBB-Ersatzlinien



Haltestellen in der Gemeinde Bubikon:

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1 Kämmoos | 4 Wihalden |
| 2 Ritterhaus | 5 Neugut |
| 3 Bubikon-Bahnhof | Wolfhausen-Dorf |
| Bubikon-Dorf | 6 Hübli |



Das Liniennetz der VZO 1950 und 1981



Schüler von Wolfhausen werden ins Schwimmbad nach Bubikon gefahren

noch dem Güterverkehr zu den Widenswiler Tankanlagen der Firma Altenburger, dem Ortsteil und den Industriebetrieben Wolfhausens. Doch sank die Zahl der jährlich eingesetzten Güterwagen von maximal 1200 auf 700 im Jahre 1982. Die VZO bewältigt auch den Postverkehr auf ihrem Liniennetz. 1982 transportierte sie 2314 Tonnen Postgüter.



Der erste Alfa-Romeo-Autobus der VZO (1948)

Der Fahrzeugpark bestand zu Beginn aus 4 Alfa-Romeo-Autobussen. Der vom Kanton angekaufte und der VZO verkaufte Sattelschlepper – im Volksmund Seppel-Schlatter genannt – bewährte sich nicht und wurde abgestossen. In der Folge wurden 7 FBW- und 2 Saurer-Autobusse angeschafft. 1982 betrug der Fahrzeugbestand 1 Mercedes- und 31 FBW-Autobusse sowie 1 Kleinbus. Die 1973 auf den Bahnersatzstrecken eingerichteten Funkanlagen bewährten sich so gut, dass ab Mitte 1983 alle Kursfahrzeuge, der Pikettdienst der Verwaltung und die Werkstätte mit Funkgeräten ausgerüstet sein sollen.

Die Verwaltung in Grüningen umfasst 5 Personen. In der Reparaturwerkstätte sind ebenfalls 5 Leute beschäftigt, und den Fahrdienst bewältigen 52 Chauffeure. Die Organe der VZO sind:

- Generalversammlung
- Verwaltungsrat mit je 2 Vertretern des Bundes und des Kantons Zürich, sowie mit je einem Vertreter der 14 beteiligten Gemeinden
- Verwaltungsratsausschuss
- Kontrollstelle
- Betriebsleitung.

Als Betriebsleiter und späterer Direktor amtierte von 1949 bis 1982 Franz Jordi, seither steht Werner Gubler der VZO vor. (MB)

Trara – die Post ist da

Vorgeschichtliches

Nach dem Verschwinden der zentralgesteuerten Helvetischen Republik kamen nach 1803 Handel und Wandel wieder in Fahrt. Kaufleute aus dem Zürcher Oberland unterhielten privat regelmässige Botenverbindungen zur Stadt. Daraus entstand die öffentliche Einrichtung der autorisierten Stadt- und Landboten, die an den Zürcher Markttagen nach der Stadt kursierten. Dort fanden sie sich auf ihren Absteigequartieren ein. Meistens waren dies Nebenstuben von Wirtschaften oder Kaufläden. Von hier aus bestellten sie die unterwegs entgegengenommenen Briefschaften, tauschten solche mit den Boten aus andern Gegenden aus, besorgten Einkäufe, überbrachten Zinsgelder usw. Im Laufe des Nachmittags traten die Boten wieder ihren Rückmarsch an und lieferten die getätigten Kommissionen ab oder richteten die ihnen anvertrauten Aufträge aus. Im «Bürklikalender» befand sich eine Seite, wo Absteigequartiere und Abmarschzeiten sämtlicher Boten verzeichnet waren.

Fast jede Gemeinde hatte ihren «Pott». Von Bubikon wird ein Pott Schaufelberger genannt. 1818 erwähnt das Gemeindeprotokoll von Rüti einen Pott Honegger, der jeden Freitag mit einem Wägelchen nach Zürich fuhr, wo er im «Pilgrimschiff» abstieg und sich um 2 Uhr wieder auf den Heimweg machte. Honegger vermittelte auch allfällige Aufträge für Wolfhausen (siehe auch Band I, Seite 165).

Um 1830 verkehrte der Zürcherbott dreimal wöchentlich und pflegte bei Herrn Steinfels, Pfister (Bäcker), an der Schifflande einzukehren.

Im gleichen Jahr fand der denkwürdige Usterstag statt. Eine seiner Auswirkungen war die mächtige Förderung des Strassenbaus, so dass sich der Verkehr erst so richtig entfalten konnte.

1835 forderte das Postamt Rapperswil von den Gemeinden Rüti, Dürnten und Bubikon die Stel-

lung eines «verkauftionierten und garantierten Botten», der zweimal wöchentlich «auf Rapperswil» zu gehen hätte.

Auf Bekanntgabe in der Kirche zu Bubikon meldeten sich zwei Bürger, die jedoch nicht in der Lage waren, die nötige Bürgschaft beizubringen. Ähnlich erging es den beiden andern Gemeinden. Darum wurde dieser Botendienst ebenfalls dem Pott von Wald übertragen.

1836 errichtete die damals noch kantonale Postverwaltung mit einer vierspännigen Diligence einen Postkurs Zürich–Neumünster–Forch–Egg–Grünigen–Wald. Die Postkutsche mit 12 Sitzplätzen verkehrte nach folgendem Fahrplan: Wald ab 3 Uhr früh, Ankunft in Zürich um 8 Uhr vormittags. Abgang in Zürich um 4 Uhr nachmittags. Die Ankunft in Wald wurde vorsorglicher Weise nicht erwähnt. Für die ganze Strecke betrug der Fahrpreis 28 Batzen. Pferdewechsel im «Rössli» an der Brach und im «Löwen» in Esslingen. Vorerst waren es zwei Kurse pro Woche, bald deren drei.

Post Bubikon

Mit der Eröffnung dieses Postkurses erhält Bubikon sein erstes Postbüro, eingerichtet beim Löwenwirt Heinrich Dändliker. Im ganzen Kanton gab es damals nur 34 Postbüros.

Mehr und mehr wandten sich jedoch die Bewohner des Oberlandes dem Verkehr auf dem See zu. Die Defizite auf dieser Poststrecke nahmen jährlich zu, und ab 1850 wurde der Diligencekurs nur noch ab Grünigen, 1865 ab Esslingen geführt. Als Ersatz für die amputierte Strecke entstand ein neuer Fussboten-Kurs Stäfa–Hombrichtikon–Bubikon–Dürnten–Rüti–Wald. Abgang in Stäfa 5 Uhr morgens, Ankunft in Wald 9 Uhr vormittags. Abgang in Wald 5 Uhr nachmittags, Ankunft in Stäfa 9 Uhr abends mit Anschluss an den Eilwagen nach Chur, der Zürich um 7½ Uhr verliess. Mit Erfolg erhoben aber die Gewerbler Einsprache gegen diesen Fussboten-Kurs und erhielten ab Juli 1851 einen zweisepännigen Postkurs Wald–Rüti–Schirmensee. Ohne Erfolg bemühte sich Bubikon darum, dass dieser über Rüti–Dürnten–Bubikon–Wolfhausen geführt werde, erhielt aber ein halbes Jahr später mit dem Kurs Hinweil–Dürnten–Bubikon–Schirmensee eine Verbindung zum See.

Löwenwirt Dändliker war nicht nur Posthalter, sondern zugleich auch Briefträger. Täglich bediente er Bubikon, Barenberg, Berlikon, Geissberg, Landsacher, Neuhaus, Neugut, Oberwolfhausen, Ritterhaus, Brach, Bühl, Bürg, Platte, Schürwis, Rennweg, Wolfhausen, Hübli, Kämmoos. Ein- bis dreimal pro Woche erweiterte er seine Tour nach Angst und Not, Brandlen, Bergli, Ufgänt, Büel, Brändliacher, Feissi, Gstein, Giesen, Hagwies, Hinteracher, Homberg, Hüsli, Hirschenen (Heerschären), Krähenriedt (Talhof), Loch, Loo, Mürg, Mettlen, Neuhaus, Knebel, Laufried, Obergöpf (Oberpösch), Oberwechsel, Ruetschberg, Widenswil, Reutele, Rüeggshausen, Reitbach, Sennschür, Sonnenthal, Sonnenberg, Schachen, Tafleten, Unterwechsel, Untergöpf (Unterpösch), Wihalden, Wändhüslen, Wanne, Wiedenzell, Weissalden, Zelgwies, Zell, Friedheim und Neuacker. Zudem übermittelte Dändliker zweimal täglich Postsachen nach dem Postbüro Dürnten.

Ab 15. Februar 1859 kursierten auf der nun durchgehenden Linie Zürich–Uster–Rapperswil–Weesen–Glarus zwei Bahnposten in jeder Richtung. Zu gleicher Zeit wurde das Postbüro vom «Löwen» ins Stationsgebäude verlegt und der Stationsvorstand mit der Führung der Poststelle betraut.



Verzeichniß der von Zürich verreisenden Boten.

**Bubikon, Montag, Dienstag und Freitag im
rothen Löwen, Schifflande, Pilgrimschiff
und unter der Safran.**

Der Vetter-Götti-Kalender mit der Bekanntmachung
der Botendienste von Zürich nach Bubikon

Fünf Jahre später, am 1. September 1864, wird der erste Briefträger gewählt: Lorenz Eisenhut von Bubikon. In Bubikon und der näheren Umgebung verträgt er die Post täglich zweimal. Im übrigen Zustellgebiet erscheint er täglich einmal. Ständig weitet sich der Postbetrieb aus. 1871 wechselt die Post Bubikon Kartenschlüsse mit je vier Bahnposten in jeder Richtung, d. h. sie übernimmt von acht Postwagen die ankommende und spedierte die abgehende Post.

Am 20. März 1880 fällt einem Einbrecher die damals stattliche Summe von 445 Franken in die Hände. Die Postgelder lagen griffbereit im offenen Pult statt in der Kassakiste!

Gemeinderatsprotokoll vom 25. 1. 1890

Mit Schreiben von heute theilte Herr Posthalter Schläpfer in Bubikon dem Gemeinderathe mit, dass er gesonnen sei, dieses Frühjahr das Postlokal, das sich seit 30 Jahren im Stationsgebäude befunden habe, in sein eigenes Haus zu verlegen, indem zufolge Zunahme des Güterverkehrs es im Stationsgebäude an den erforderlichen Räumlichkeiten fehle, wesshalb er zu der erwähnten Verlegung die Bewilligung nachsuche.

In Berücksichtigung, dass durch diese Anordnung jedenfalls für die Postsachen grössere Sicherheit und der Gemeinde eine Erleichterung im Verbringen der Postsachen geboten werde, wird diesem Gesuche die hierseitige Genehmigung erteilt, resp. es soll dasselbe der Tit. Kreispostdirektion zur Entsprechung empfohlen werden.

1886 wird ein Briefträger Alfred Wirz im Sonnentag erwähnt. Am 1. Juli 1892 wird ein zweiter Briefträger eingestellt. Im Februar 1897 kehrte Briefträger Nägeli von seiner Tour Barenberg–Widerzell nicht zurück und wurde nie mehr gesehen (siehe Band I, S. 36).

Die Eröffnung der Uerikon–Bauma–Bahn brachte die Errichtung einer Postablage in Wolfhausen und einen gewaltigen Aufschwung im Postbüro Bubikon. Auf der UeBB kursierten in jeder Richtung drei Bahnposten, dazu wurden mit vier Bahnposten Zürich–Chur–Zürich Post ausgetauscht und schliesslich zwölf weitere Poststellen mit Kartenschlüssen bedient. Bubikon war auf dem besten Weg, vom Postbüro zum wichtigen Postamt aufzusteigen.

Beim Ausbruch des 1. Weltkrieges musste die dreimalige Zustellung pro Tag auf zwei Zustellungen reduziert werden. Doch am 30. September 1916 erhält Posthalter Mäder auf sein Gesuch um Aufhebung des Zustelldienstes am Sonntagmorgen vom Gemeinderat abschlägigen Bescheid.



Postlokal Bubikon 1954

Erst um 1920 wurde der Sonntagsdienst eingestellt. Dafür wurden die Postsachen am Samstag dreimal ausgetragen: 7.00, 14.15 und 18.30 Uhr.

In der Krisenzeit von 1937 erwarb der neue Posthalter, Hermann Portmann, von seinem Vorgänger Fritz Mäder das Postgebäude und modernisierte das Postbüro im Hochparterre.

Am 2. Oktober 1948 rollte die UeBB zum letztenmal. Damit entfiel für Bubikon der Umladedienst, und der Traum vom Postamt war ausgeträumt.

Am 18. Oktober 1954 bezog die Post das moderne, an das alte Haus angebaute Postlokal. Schlag auf Schlag erfolgte nun auch die Modernisierung des Betriebes. An Samstagen wird der Schalter um 15 Uhr geschlossen, ein Jahr später um 14 Uhr, weitere zwei Jahre später «endgültig» um 12 Uhr und seit 1968 um 11 Uhr. Zur Entlastung der Postboten im weitläufigen Zustellgebiet wird ein Auto angeschafft.

Am 9. November 1970 durchlief eine Schreckenskunde das Dorf. Der tüchtige und allseits beliebte Briefträger Fritz Schneider war beim Umlad von Postsachen von einem kreuzenden Zug tödlich verletzt worden.

Am 5. Oktober 1972 wurde das Postbüro am hellichten Vormittag überfallen. Ein maskierter Räuber verlangte von Posthalter Peter 20000 Franken, feuerte auf den in Deckung gehenden Beamten einen Schuss ab und floh schliesslich ohne Beute.

Wolfhausen

Mit der Eröffnung der Uerikon–Bauma–Bahn am 1. Juni 1901 erhielt Wolfhausen im Hause von Beck Haag (Abzweigung Brändliacher) eine Postablage. Sie wurde publikumsfreundlich geleitet vom ehemaligen Bubiker Briefträger Jacques Krauer und dessen Gattin. 1902 bauten sich diese beiden mitten im Dorf an der Hauptstrasse ein Einfamilienhäuschen, welches die Wolfhauser Post für die folgenden 26 Jahre aufnahm. Selbst-



Alte Post Wolfhausen (1902) mit Briefträger Schaaggi Krauer

verständlich hatte der Gemeinderat der hochloblichen Kreispostdirektion Krauers Gesuch zur Entsprechung bestens empfohlen.

Diese Postablage florierte und wurde auf den 1. Juni 1912 in den Stand eines Bureaus III. Klasse erhoben. Die Zustellung der Postsachen erfolgte täglich um 8.15 Uhr vormittags und um 4.30 Uhr nachmittags. Weil während des 1. Weltkrieges keine Bahnpostkurse verkehrten, unterblieb auch der Sonntags-Zustelldienst.

Ursprünglich verkehrte auf der UeBB dreimal täglich ein Postwagen, der von einem Stäfner Briefträger begleitet war. Später erhielt Wolfhausen seine direkten Kartenschlüsse von Urerikon und von Bubikon zweimal täglich.

Nach dem Ableben des ersten Posthalters von Wolfhausen (22. 12. 1928) wurde das Postbüro in das Stationsgebäude der UeBB verlegt und der Stationsvorstand Adolf Hediger auf das Neujahr 1929 zum Postbesorger gewählt. Damit sank die Poststelle wieder auf den Status einer Agentur zurück.

In diese kombinierte «UeBB-PTT-Zeit» fiel auch der tödliche Unfall, den der junge Briefträger Anton Schönbächler erlitt, als er dem Bahnpersonal bei einem Rangiermanöver assistierte.

Als 1948 die UeBB aufgehoben wurde, erhielt Wolfhausen in Gottfried Wyss für das nächste Vierteljahrhundert wieder einen tüchtigen Posthalter. Schräg gegenüber der alten Post erbaute er ein Wohnhaus mit Postlokal, und Wolfhausen stieg wieder auf die Stufe Bureau III. Klasse. Gottfried Wyss besorgte, wie sein Vorgänger Krauer, den Briefträgerdienst, während seine Frau als Schalterbeamtin wirkte.

Die Beförderung sämtlicher Postsendungen war der VZO (Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland) übertragen worden. Die blauen Autobusse haben die Sendungen täglich mindestens fünfmal in jeder Richtung zu befördern.

Im Dezember 1954 ergibt eine Zustellprüfung, dass seit 1947 dreizehn Häuser mit 26 Wohnungen erstellt wurden und die Zahl der Haushaltungen auf 218 gestiegen ist. Die Zustellzeit wird um eine ganze Stunde erhöht.

Wie in Bubikon wird auch in Wolfhausen der Schalterschluss an Samstagen angepasst: 1958 um 15 Uhr, 1959 um 14 Uhr, 1969 um 12 Uhr und 1968 um 11 Uhr.

Seit dem 28. August 1969 verkehrt auch in Wolfhausen ein verwaltungseigener Kleinfourgon-VW.

Auf Ende September 1973 tritt Posthalter Wyss altershalber zurück, und das Postlokal zieht aus dem freundlichen Einfamilienhaus ins grosse Wolfhausener Center, die wuchtige Frohburg.



Die Post Wolfhausen in der Frohburg

Posthalter

in Bubikon:

1836-1858	Dändler Heinrich, Löwenwirt
1858-1860	Holter Kaspar, Stationsvorstand VSB
1860-1861	Lenzlinger Johann, Stationsvorstand VSB
1861	Dudli Johann, Stationsvorstand VSB
1861	Thurnheer August, Stationsvorstand VSB
1861-1862	Wehrli Georg, Stationsvorstand VSB
1862-1892	Schläpfer Konrad, Stationsvorstand VSB
1892-1902	Schläpfer Emilie, Witwe
1902-1907	Schläpfer Rosa, Fräulein
1907-1937	Mäder Fritz, Posthalter
1937-1963	Portmann Hermann, Posthalter
1964-1976	Peter Ernst, Posthalter
1977-	Mäder Bruno, Posthalter

in Wolfhausen:

1901-1928	Krauer Jakob, Posthalter
1929-1948	Hediger Adolf, Stationsvorstand UeBB
1948-1973	Wyss Gottfried, Posthalter
1973-	Hofmann Paul, Posthalter

Wo bleibt der Kanarienvogel?

Vor der Jahrhundertwende erhielten die Wolfhäuser ihre Post noch von Bubikon, wo Witwe Schläpfer als Posthalterin amtierte. Schon seit längerer Zeit erwartete Mutter Rehm im «Freihof»

Leistungen unserer Poststellen

	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980
Bubikon									
Briefpost Aufgabe	64 674	148 299	178 032	156 982	129 012	151 966	216 965	173 400	221 500
Zustellung	—	—	—	300 884	301 264	409 368	502 600	658 800	928 300
Pakete Aufgabe/ Zustellung	11 201	14 367	18 712	16 839	17 293	27 995	33 937	39 000	48 500
Einzahlungen (Anzahl)	—	2 527	5 688	11 758	18 314	30 222	51 800	72 200	73 300
Auszahlungen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haushaltungen	—	262	265	275	310	365	400	490	600
Wolfhausen									
Briefpost Aufgabe	—	14 655	30 658	33 656	47 994	60 853	111 672	123 500	281 500
Zustellung	—	—	—	119 900	131 000	197 500	273 700	536 200	741 800
Pakete Aufgabe/ Zustellung	—	4 271	6 754	7 952	8 854	21 702	30 566	48 800	68 600
Einzahlungen (Anzahl)	—	659	285	4 896	8 468	17 205	34 068	56 300	73 900
Auszahlungen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haushaltungen	—	133	145	155	173	212	237	440	520

einen Kanarienvogel, dessen Absendung ihr der Züchter schon längst brieflich angezeigt hatte.

Endlich ermannte sich Mutter Rehm und telefonierte auf das Postbüro Bubikon. «Doch, doch», hiess es dort, der Vogel sei schon lange da. Er singe aber so schön, dass ihn die Posthalterin noch etwas behalten möchte. (KS)

Die Geschichte vom Telefon

1893, am Martini-Tag, garantierte der Gemeinderat Bubikon der Schweizerischen Telefonverwaltung in Bern für die Dauer von mindestens zehn Jahren eine jährliche Minimal-

einnahme von Fr. 150.—. Dies tat er aber nicht, ohne von den Inhabern der vier Sprechstellen eine schriftliche Garantie eingeholt zu haben. Centralpunkt des zu erstellenden Telefonnetzes war die Station Bubikon.

Im Sommer 1895 kündigt die Telefondirektion Bern den Betrieb des Telefonnetzchens Bubikon und teilt die Absicht mit, dieses an das Netz Rüti anzuschliessen. Auf einen geharnischten Protest aus Bubikon erklärt sich Bern bereit, das bestehende Netzchen weiter zu betreiben, wenn weitere sieben Abonnenten gewonnen werden könnten. Dies gelang. Auch die Gemeinderatskanzlei wurde angeschlossen. Weil dadurch der Verkehr zwischen Gemeindepräsident und Gemeinbeschreiber sich bedeutend vereinfache,

Garantiebescheinigung

Sie haben die Absicht, ein ganzes Telefonnetz für Bubikon zu errichten. Die Gemeinde Bubikon für die Dauer von mindestens zehn Jahren schriftlich, dass sie in Bubikon eine Telefonstation errichten wird, die ein jährliches Minimalerträgnis von Fr. 150.— (fünfzig Schweizer) beträgt, und dass sie bereit ist, die Kosten der Installation zu übernehmen, falls notwendig. Die Gemeinde Bubikon erklärt sich bereit, die Kosten der Installation zu übernehmen, falls notwendig. Die Gemeinde Bubikon erklärt sich bereit, die Kosten der Installation zu übernehmen, falls notwendig.

Bubikon den 18. November 1893.

Die Herren Gemeinderat
Rud. Frey, Rudolf Diener-Wirz,
Wirt zum «Grütli»,
Kantonsrat Robert Hotz und
Jean Wild, Wirt zur «Sonne»
in Dürnten, erklären sich
solidarisch bereit, wenn die Taxen
Fr. 150.— nicht erreichen
würden, das Manko ohne
Widerrede zu ersetzen.

meinte Gemeinderat Frey, könne die Weibelbesoldung füglich gekürzt werden.

1904 erhielt Bubikon seine erste öffentliche Sprechstation. Diese befand sich im Bahnhof, bis die Zentrale 1907 nach der Post verlegt wurde.

Zur gleichen Zeit war in Wolfhausen Fabrikant Friedrich Rehm in weitem Umkreis der einzige Telefonabonnent. Seine Kinder hatten «Telefonbotschaften» nicht nur in die benachbarten Wirtschaftshäuser, sondern auch in weit entfernte Gehöfte wie Rüeggshusen oder Engelberg zu tragen.

1912 erhielt das Pfarrhaus seinen Telefonanschluss, womit ein lang gehegter Wunsch des Pfarrherrn in Erfüllung ging.

1916 richtet die Käsereigenossenschaft Bürg auf Drängen des Feuerwehrkommandos in ihrer Sennerei das Telefon ein. Sie schreibt dem Senn vor, er habe telefonische Mitteilungen pünktlich auszurichten.

Der Posthalter-Zentralist wird für den Sonntagsdienst (8–12.15, 13.15–15, 18.30–20 Uhr) von der Gemeinde entschädigt. 1920 erhält Posthalter Fritz Mäder eine Erhöhung des Stundenansatzes von 44 Cts. auf Fr. 1.10.

Am 1. Januar 1924 hat die Zentrale Bubikon 50 taxpflichtige Anschlüsse überschritten und erhält deshalb einen unentgeltlichen Anschluss (Abonnent No. 15, Gemeindeganzlei).

Grosse Unannehmlichkeiten brachten die sogenannten GA (Gemeinschaftsanschlüsse), die mangels genügend Leitungen nötig wurden. Es wurden also zwei Abonnenten am gleichen Draht angeschlossen. Trotz der Beteuerungen der Telefondirektion, eine neue erfundene Verriegelung mache jegliches Mithören unmöglich, beschwert sich der Gemeinderat nach dem Zusammenschluss seiner Kanzlei mit dem Schlossberg, das Telefongeheimnis sei nicht mehr gewahrt. Seinem Gesuche um eine Alleinleitung wird jedenfalls entsprochen.

Ins gleiche Horn stösst 1926 Posthalter Krauer in Wolfhausen bei der Einrichtung einer Gemeindegprechstation mit Telegrafendienst. Er will diese Station nur übernehmen, wenn sein Telefon vom GA mit dem Restaurant Bahnhof getrennt wird... Nun erhalten die Wolfhauser ihre Telegramme nicht mehr von Bubikon, sondern von ihrer Post. Damit sparen sie Expressgebühren für die langen Zustellstrecken und werden erst noch rascher bedient.

Nach dem Tode von Posthalter Krauer am 15. 11. 1928 wird die Telefonsprechstation in das Bahnhofgebäude UeBB verlegt, wo auf Kosten der Gemeinde im Wartsaal eine Telefonkabine (Fr. 140.–) erstellt wird. Der GA mit Simeon Holdener muss aufgelöst werden.

Anzahl der Telefon-Sprechstellen in der Gemeinde Bubikon

1893	4
1895	8
1924	50
1933	76
1940	92
1950	200
1960	390
1970	760
1973	952
1977	1081
1980	1210
1981	1284

Zentralen

1893	Handzentrale im Stationsgebäude
1907	Handzentrale im Postgebäude
1935	1. Automatische Zentrale Postgebäude, 1. Stock Kapazität: 150 Anschlüsse
1949	2. Automatische Zentrale Zweckgebäude (hinter Gemeindehaus) Kapazität: 300 Anschlüsse
1983	3. Automatische Zentrale Zweckgebäude Giessen Kapazität: 5000 Anschlüsse

(KS)