

wetziKon ◀◀◀

Geschichte Wetzikon

# Bahnbrechend



**150 Jahre Eisenbahn in Wetzikon**

**Eine Ausstellung im Museum Wetzikon 2007/2008**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Die Eisenbahn kommt nach Wetzikon</b>	<b>3</b>
<b>Das Buhlen um die Anbindung</b>	<b>4</b>
<b>Wetzikon wird Bahnknoten</b>	<b>5</b>
<b>Endlich elektrisch - oder auf Autobusbetrieb umgestellt</b>	<b>6</b>
<b>Ein Güterschuppen als Bahnhof</b>	<b>7</b>
<b>Von der „Glatthalbahn-Gesellschaft“ zu den SBB</b>	<b>8</b>
<b>Der mühsame Weg zur S-Bahn</b>	<b>9</b>
<b>Schneller, häufiger...</b>	<b>10</b>
<b>... und günstiger</b>	<b>11</b>
<b>Wetziker Bahngeschichte im Zeitraffer</b>	<b>12</b>

Redaktion: Willi Müller und Werner Reimann. – Druck: Druckteam Wetzikon

Wir danken folgenden Personen und Institutionen für ihre tatkräftige Unterstützung der Ausstellung und das Überlassen von Leihgaben:

Bruno Bosshard, Wetzikon  
Cosmina AG, Wetzikon  
Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB, Andermatt  
Dampfbahnverein Zürcher Oberland DVZO, Bauma  
Wilfried Graf, Wetzikon  
Werner Gysi, Wetzikon  
Heimatkundliche Sammlung Seuzach  
Kadervereinigung der Feuerwehr Wetzikon  
Alfred Mahler, Wetzikon  
Oberländer Modellbahn OMB, Wetzikon  
Ortsmuseum Wallisellen  
Ortsmuseum Wülflingen  
Daniel Rutschmann, Dietlikon  
Eduard Stähelin, Rüti  
Zentrallager SBB, Brugg

## Die Eisenbahn kommt nach Wetzikon

Ein historisches Datum: Am 9. November 1857 fuhr der erste Eisenbahnzug in Wetzikon ein, nur knapp fünf Jahre nach der Gründung der „Glatthalbahn-Gesellschaft“. Der Eröffnung war ein politischer Kampf um die Linienführung vorausgegangen. Der „Eisenbahnpapst“ Alfred Escher, der in Konkurrenz zur Glatthalbahn-Gesellschaft stand, plante nämlich zur selben Zeit die Bodenseelinie von Zürich nach Romanshorn über Kloten und wollte damit einen Anschluss der Glatthalbahn in Wallisellen verhindern. Der Regierungsrat des Kantons Zürich, in dem auch Escher sass, wollte ihm die Konzession für dessen Linienführung erteilen. Doch das Parlament entschied sich im Juni 1853 mit grossem Mehr für die Alternative über Wallisellen und vergab gleichzeitig die Konzession für den Bau an die Glatthalbahn.



*Der Bahnhof Wetzikon mit abfahrbereitem Dampfzug um 1910*

Die ersten Züge dieser Bahn fuhren 1856 nur bis Uster, denn die Linienführung der Fortsetzung war noch umstritten. Es stand eine Variante über Gossau zur Diskussion. Die heute noch benützte Strecke durch das Aathal, die schliesslich gewählt wurde, schien aber kostengünstiger. Zudem machten die Industriebetriebe der Aabachregion Druck für diese Linienführung.

Überhaupt waren es in erster Linie die industriellen Kreise der Region, die den Bau einer Eisenbahnlinie nach Wetzikon befürworteten und vorantrieben, weil sie sich davon eine Senkung ihrer Transportkosten erhofften. Der Wetziker Gemeinderat stand der Sache hingegen reichlich skeptisch gegenüber, denn er sah darin keinen Nutzen für die Landwirtschaft. Er liess sich erst zu einer finanziellen Beteiligung am Bahnbau bewegen, als der einflussreiche Untermediker Fabrikant und Kantonsrat Hans Heinrich Ryffel damit drohte, sein Unternehmen nach Glattfelden zu verlegen.

Nach der Festlegung der Streckenführung galt es, den Standort des Bahnhofes in Wetzikon festzulegen. Zuerst war für kurze Zeit das Floos gegenüber der Fabrik Schellenberg (später Braschler) im Gespräch, doch schliesslich wurde der Bahnhof dort gebaut, wo er heute noch steht.

In den folgenden Jahren wurde die Linie Richtung Rapperswil weiter gebaut. 1859 war die Strecke Wallisellen–Uster–Rapperswil–Ziegelbrücke–Glarus durchgehend befahrbar. Diese Linie gehört zu den ältesten Verkehrslinien der Schweiz und bildete den Anschluss an die Strecke nach Chur. Nach den Vorstellungen einiger führender Köpfe sollte diese von Glarus aus über den Lukmanierpass bis ins Tessin verlängert werden. Daraus ist nichts geworden.

## **Das Buhlen um die Anbindung**

Die Kemptthalbahn ist zwanzig Jahre jünger als die Glattalbahn. Wen wundert es aber, dass auch hier um die Linienführung gerungen wurde? Die Städte Winterthur und Zürich buhlten um die richtige Anbindung. Winterthur warb für einen direkten Anschluss an die Etwilen-Singen-Bahn und lockte mit einer Beteiligung von 40'000 Franken. Auch die Stadt Zürich versprach einen Kostenbeitrag in gleicher Höhe unter der Bedingung, dass der Anschlusspunkt in Effretikon sei. Die Nordostbahn (NOB) als dritte interessierte Gruppierung schlug die Konkurrenz schliesslich überzeugend mit dem Angebot, an die Kosten 60'000 Franken beizutragen.

Die Gründung der „Eisenbahngesellschaft Effretikon-Pfäffikon-Hinweil“ erfolgte 1873; die Konzession war schon vorher im Jahr 1871 vom Kantonsrat erteilt worden. Damit war die Frage der Linienführung geklärt. Die Finanzierung war jedoch noch nicht gesichert. Die Anliegergemeinden wurden zu Beiträgen an die Baukosten verpflichtet. Interessant ist die Kostenbeteiligung von Wetzikon an diese Bahn. Die politische Gemeinde Wetzikon übernahm einen Anteil von 90'000 Franken, und die Civilgemeinde Kempten steuerte 40'000 Franken bei.

Bauleitung und Administration lagen in den Händen der erfahrenen Ingenieure der Nordostbahn. Nach einer relativ kurzen Bauzeit von Ende 1874 bis August 1876 fanden am 16. August 1876 die grossen Einweihungsfeiern entlang der neuen Bahnlinie statt. Auch für die Führung des Bahnbetriebs war auf dieser Strecke von Anfang an die NOB verantwortlich.

Die Kemptthalstrecke wurde knapp vor Ausbruch einer ernsthaften Wirtschaftskrise vollendet, welche die ganze Schweiz erfasste. Sie traf in besonderem Ausmass die Textilbranche, welche in unserer Region dominierend war. So war es nicht verwunderlich, dass Energie und Finanzen für einen weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes fehlten. Geplante Linien blieben auf dem Papier, andere wurden mit einer Verzögerung von zwanzig und mehr Jahren realisiert.

*Ein kombinierter Personen- und Güterzug dampft von Wetzikon kommend über die Wildbachbrücke Richtung Kempten – Effretikon. Bereits steht die Stromleitung für elektrische Züge.*

## Wetzikon wird Bahnknoten



*Die „Bünzlitrucke“ kurvt bei der reformierten Kirche um die Ecke*

Der Weg von einer Idee bis zu deren Realisierung kann gelegentlich recht lange sein. Diese Feststellung gilt im Besonderen für die Wetzikon-Meilen-Bahn (WMB). Erst der fünfte Anlauf führte zum Erfolg. Zwei verschiedene Komitees, die ursprünglich je eine Linie von Wetzikon nach Stäfa bzw. nach Meilen angestrebt hatten, beschlossen 1897 die Zusammenarbeit und projektierten eine elektrische Strassenbahn auf Schmalspur-Gleisen zwischen Wetzikon und Meilen. Im folgenden Jahr wurde der Initiativ-Verband der Anrainergemeinden gegründet. Am 29. Oktober desselben Jahres erteilten die Bundesbehörden die erforderliche Konzession. Und am 24. April 1899 erfolgte die Gründung der Aktiengesellschaft „Elektrische Strassenbahn Wetzikon-Meilen.“

Bei der Detailplanung gab es einige Diskussionen um die Linienführung. Auch war das Problem der Energiebeschaffung zu lösen, denn die elektrische Energie stand zu dieser Zeit noch nicht überall zur Verfügung. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die WMB eine der ersten Bahnen in der Schweiz war, die von Anfang an mit elektrischer Energie betrieben wurde. Die Züge der SBB fuhren zu dieser Zeit auf praktisch allen Strecken noch mit Dampf.

Trotz allen Problemen war es am 1. Oktober 1903 nach über 30 Jahren Planung endlich so weit, dass die neue Linie feierlich eingeweiht werden konnte. Kurz darauf wurde auch der Verkehr vom Bahnhof Wetzikon bis zum Ochsen Kempton aufgenommen. Obwohl von der gleichen Bahngesellschaft betrieben wie die Strecke Wetzikon – Meilen, verkehrte auf dieser kurzen Linie durch Wetzikon hindurch eine eigene Pendeleinheit mit separatem Fahrplan. Schnell bekam sie vom Volksmund den Namen „Bünzlitrucke“ oder „Bünzliche“ in Anspielung auf die Gebrüder Edwin und Emil Bünzli, die als Wagenführer und Kondukteur während rund drei Jahrzehnten amtierten, und von denen gar manche amüsante Geschichte erzählt wird. Wetzikon war nun dank den drei Bahnen eindeutig zu einem Bahnknotenpunkt geworden, auch wenn alle drei Bahnen als Nebenlinien eingestuft waren.

## Endlich elektrisch - oder auf Autobusbetrieb umgestellt

Der erste Weltkrieg 1914-18 offenbarte die Schwächen eines Transportsystems, das von der aus dem Ausland importierten Kohle abhängig war, auf dramatische Weise. Gegen Ende des Krieges mussten die Fahrpläne wegen Kohlenmangel drastisch reduziert werden. Ab März 1918 bis Dezember 1918 konnte auf den meisten Strecken nur jeder vierte SBB-Zug fahren. Auf einzelnen Strecken fielen am Sonntag die Züge vollkommen aus. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass die SBB in der ganzen Schweiz intensiv an der Elektrifizierung arbeiteten, denn Strom konnte im eigenen Land produziert werden. Am 2. Oktober 1932 fuhr der erste elektrisch betriebene Zug aus Zürich kommend durchs Oberland nach Rapperswil.

Auf der Kemptthallinie rauchten die Dampflokomotiven noch wesentlich länger. Im 2. Weltkrieg 1939-45 stellten sich hier wieder die gleichen Probleme ein wie schon während des 1. Weltkriegs: Wegen Kohlemangels verkehrten zeitweise täglich nur drei Zugspare. Von einer optimalen Verkehrserschliessung konnte daher nicht die Rede sein. Auch das Auto stellte damals keine Alternative dar. Für den Privatverkehr war kein Benzin erhältlich. Die Elektrifizierung wurde deshalb auch auf dieser Strecke vorangetrieben. Am 6. Mai 1944 konnten erstmals auch auf dieser Linie die Züge elektrisch verkehren.

Neben der Elektrifizierung gab es in der Eisenbahngeschichte des 20. Jahrhunderts einen zweiten Trend: Manche kleinen Bahnlinien, deren Gleisanlagen langsam veralteten, wurden aus wirtschaftlichen Gründen auf Busbetrieb umgestellt. So auch die „Bünzlitrucke“, die 1939 durch einen Bus ersetzt wurde. Dieser konnte allerdings während der folgenden Kriegsjahre wegen Benzinmangel zeitweise nicht verkehren. Kurz nach dem 2. Weltkrieg kam dann auch die Wetzikon-Meilenbahn an die Reihe. Mit der kantonalen Volksabstimmung vom 26. Mai 1946 wurde ein Kredit von 2,775 Millionen Franken für die Reorganisation der Nebenbahnen im Zürcher Oberland bewilligt. Als Träger wurden die „Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland“ (VZO) als Aktiengesellschaft gegründet. Nachdem am 13. Mai 1950 der letzte Zug der WMB gefahren ist, wurde am 14. Mai der Busbetrieb von Wetzikon über Grüningen-Oetwil-Männedorf offiziell aufgenommen. Seit 1969 ist auch die Urikon-Bauma-Bahn stillgelegt. Busse der VZO bedienen seither auch die Strecke Bauma-Wetzikon.



*Die Wetzikon-Meilenbahn hat ausgedient, der erste VZO-Bus fährt vor*

## Ein Güterschuppen als Bahnhof

Vom ersten Bahnhof in Wetzikon sind keine Fotos auffindbar. Viel wäre darauf nicht zu sehen, denn es handelte sich eher um einen Güterschuppen, in dem auch die Bilette gelöst werden konnten. Das erste, ausserordentlich bescheidene Bahnhofgebäude entstand erst 1863, also sechs Jahre nach Eröffnung der ersten Bahnlinie, die Wetzikon mit der Aussenwelt verband. In ihm war auch noch die Post einquartiert. Immerhin hatte es neben der „Cassa“ auch einen kleinen Wartsaal.

Das heutige Stationsgebäude wurde erst im neuen Jahrhundert nach mehrmaligem Drängen des Gemeinderates Tatsache. Er wurde am 22. Juni 1908 dem Betrieb übergeben. Dass anfänglich der Güterschuppen bedeutender war als ein Stationsgebäude für Fahrgäste hat seinen Grund. Anfänglich war der Gütertransport nämlich wichtiger als der Personenverkehr. Die Bahn brachte die Kohle für die neu entstehenden Dampfanlagen der Spinnereien, welche vorerst die Wasserkraft ergänzten und diese zunehmend ersetzten. Auch der Transport von Rohstoffen und die Auslieferung der Fertigprodukte konnte dank der neuen Bahn wesentlich verbilligt werden. Der Transport von Baumaterialien wurde dank der Bahn ebenfalls vereinfacht.

Nach dem Bau der Kemptthallinie nach Effretikon wurde in Kempten ein zweiter Bahnhof auf Wetziker Boden erstellt, der heute noch in Betrieb ist. Und 1899 kam ein dritter hinzu, in der Nähe der heutigen Sporthalle Widum. Es war mehr eine Haltestelle als ein Bahnhof, auch wenn am Haus des heutigen Restaurants „West 36 – Bahnhof Chnellä“ an der Weststrasse noch immer stolz der Schriftzug „Restaurant Bahnhof“ prangt. Der Bahnhof – oder eben die Haltestelle – stand auf dem Boden der Zivilgemeinde Oberwetzikon, die deshalb für den Unterhalt aufkommen musste. Als die Oberwetziker feststellten, dass vor allem Arbeiterinnen und Arbeiter aus dem benachbarten Robenhausen ihre Haltestelle benützten, Robenhausen aber nichts an die Station zahlen wollte, schlossen sie den Bahnhof bereits 1921 wieder.

Nach der Inbetriebnahme der Uerikon-Bauma-Bahn (1901) konnte sich Wetzikon sogar für kurze Zeit mit vier Bahnhöfen brüsten. Diese Bahnlinie, heute nur noch von Kieszügen und gelegentlich von der Nostalgie-Dampfbahn der DVZO befahren, streifte Wetzikon nur am Rande, so dass der Bahnhof Emmetschloo abseits auf die grüne Wiese zwischen dem Rigiblick und der Aussenwacht Ettenhausen zu stehen kam.



*Bei der aufgehobenen Haltestelle Oberwetzikon erinnern die Glocke und das Bahnwärterhäuschen noch an bessere Zeiten*

## Von der „Glatthalbahn-Gesellschaft“ zu den SBB

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters in der Schweiz waren alle Bahnen Privatbahnen. Fast alle Bahnlinien wurden ursprünglich von einer Gesellschaft gebaut, welche eigens für diese eine Linie gegründet wurde. Die Glatthalbahn-Gesellschaft war in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Dass diese Gesellschaften früher oder später in finanzielle Schwierigkeiten gerieten, war beinahe der Normalfall. Das war auch im Zürcher Oberland so. Die Glatthalbahn-Gesellschaft hat wohl die Bahn von Wallisellen bis Uster gebaut, doch für den Weiterbau bis Wetzikon und weiter bis Rapperswil fehlten die finanziellen Mittel, denn die Äufnung des Kapitals mittels Aktienzeichnung stockte. Man suchte den Kontakt zu renommierten Banken. Das Bankhaus Rothschild aus Paris zeigte Interesse an den Bahnen. Auf dessen Druck kam es im Dezember 1856 zur Fusion von drei Bahngesellschaften zu den „Vereinigten Schweizer Bahnen“ (VSB). Die neue Gesellschaft umfasste die „Südostbahn“ (Chur-Rapperswil), die „St. Gallisch-Appenzellischen Bahnen“ (Winterthur-Rorschach-Chur) und die „Glatthalbahn“ (Wallisellen-Uster-Rapperswil).



*In der 3. Klasse der VSB, der „Holzklasse“, ging es spartanisch zu und her*

Die „Eisenbahngesellschaft Effretikon-Hinweil“ wurde später gegründet, doch hat sie im Gegensatz zu vielen anderen Gesellschaften die Bahn nicht selber betrieben. Sie übertrug sowohl den Bau wie auch den Betrieb der „Schweizerischen Nordostbahn“ (NOB). Die NOB war zu diesem Zeitpunkt schon die Betreiberin der Strecke Zürich-Winterthur-Romanshorn.

Zwar erhielt der Bund mit dem neuen Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 das Recht zur Konzessionserteilung und sorgte nun auch für eine Vereinheitlichung in technischen Belangen. Doch von einer übergeordneten Lenkung des (Bahn-) Verkehrswesens konnte noch nicht die Rede sein. Die meisten Eisenbahngesellschaften waren auf längere Zeit gesehen zu klein und deshalb nicht überlebensfähig. Die wirtschaftlichen Krisenjahre hinterliessen zusätzliche negative Spuren. Dies gab den Befürwortern einer Staatsbahn neuen Auftrieb. Anlässlich der eidgenössischen Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 stimmten 68% dem Gesetz zur Verstaatlichung der Privatbahnen zu. Die Parole „Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk“ beherrschte den Abstimmungskampf mit fremdenfeindlichen Tönen. 1902 nahmen die Schweizerischen Bundes Bahnen (SBB) ihren Betrieb offiziell auf. Die Schmalspurbahnen waren von diesem neuen Gesetz nicht betroffen.

## Der mühsame Weg zur S-Bahn

Die Geschichte der S-Bahn beginnt spätestens mit der ersten Abstimmung im Kanton Zürich vom 20. Mai 1973. Im Kreditantrag war damals neben der S-Bahn mit dem Zürichbergtunnel auch eine Stadtzürcherische U-Bahn enthalten. Das war zu viel, die Vorlage wurde deutlich abgelehnt.

Die chronische Überlastung der Glattallinie mit überfüllten Zügen und Verspätungen gehörte weiterhin zur Tagesordnung. Das führte im Sommer 1976 zu einer Volksinitiative „Pro Glattallinie“. Die erforderlichen Unterschriften kamen innerhalb von fünf Monaten zusammen, und am 18. Februar 1979 wurde der Staatsbeitrag von rund 50 Millionen Franken zu Gunsten der Glattallinie an der Urne mit 282'112 Ja gegen 57'118 Nein ausserordentlich klar bewilligt. Ein Jahr später wurde auch der Kredit für den Umbau des Bahnhofs Wetzikon nach einem heftigen, zum Teil gehässigen Abstimmungskampf mit 63% Ja-Stimmen gewährt. Der entscheidende Schritt zur Verwirklichung einer S-Bahn folgte mit der Urnenabstimmung vom 29. November 1981. Der Kredit von 523 Millionen Franken wurde mit 80% Ja-Stimmen überaus deutlich angenommen.

Ein weiterer Meilenstein zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs wurde beim Fahrplanwechsel vom 23. Mai 1982 gesetzt. Ab diesem Datum fuhren alle Züge der Schweiz nach dem Taktfahrplan; mehrheitlich im Stundenintervall. Der Bahnhof Wetzikon war in dieser Zeit vor allem eine grosse Baustelle, denn der aufwändige Umbau war im vollen Gang.

Am 29. Juni 1985 konnte der neue Bahnhof mit einem grossen Bahnhoffest eingeweiht werden. Von nun an galt für die Glattallinie auch der Halbstundentakt, doch die Anschlüsse an die Hauptlinien in Zürich waren noch recht mangelhaft. Der definitive Durchbruch folgte im wörtlichen Sinn fünf Jahre später, als dank dem neuen Stettbachtunnel die Strecke von Wetzikon nach Zürich wesentlich verkürzt wurde. Vom 27. Mai 1990 an rollte die S-Bahn als ein einziges Verkehrssystem mit einheitlichem Tarif, das die einzelnen Verkehrsunternehmen in den Hintergrund treten liess.



*Wohnbauten werden in Wetzikon neuerdings auffallend oft nahe beim Bahnhof erstellt*

Mit einer Fahrzeit von nur noch 20 Minuten bis zum Zürcher Hauptbahnhof ist Wetzikon definitiv in den Sog der Grossstadt geraten. In den letzten Jahren hat gerade um den Bahnhof Wetzikon herum eine rege Bautätigkeit eingesetzt. Die Oberländer Kleinstadt ist gewissermassen zu einem Wohnquartier für mobile Erwerbstätige geworden, die ihren Arbeitsplatz dank bahnnaher Wohnungen oft weit weg haben. Es ist eben schon so, wie es ein Politiker vor rund 100 Jahren auf den Punkt brachte: „Der Wert der Bahn besteht nicht in der Rendite des investierten Kapitals, sondern in der Bedeutung für die Volkswirtschaft.“

## Schneller, häufiger...

Verglichen mit heute dauerten Bahnfahrten im Dampfzeitalter wesentlich länger. Dies auch deshalb, weil die verschiedenen Bahngesellschaften zueinander in Konkurrenz standen und ihre Fahrpläne nicht gegenseitig anpassten, so dass es beim Umsteigen oft lange Wartezeiten absetzte. Bei der Reise nach Sargans kam hinzu, dass die Fahrgäste im ersten Jahr auf dem Walensee noch ins Schiff umsteigen mussten, weil der Tunnel noch nicht fertig gestellt war.

Die Fahrzeiten verkürzten sich allerdings dank kräftigerer Dampfloks schon in den ersten Jahrzehnten. Die Elektrifizierung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts führte zu einer weiteren markanten Zeitersparnis. In neuester Zeit kamen Streckenverbesserungen hinzu, namentlich die neue Linienführung Richtung Zürich durch den Stettbachtunnel. Solange die Bahn in ihren Personenzügen auch Post beförderte, brauchten einzelne Kurse wesentlich länger, weil bei jedem Halt die Postsäcke ein- und ausgeladen werden mussten.

### *Fahrzeiten einst und jetzt*

Jahr	Wetzikon-Zürich	Wetzikon-Rapperswil	Wetzikon-Sargans	Wetzikon-Effretikon
1859	70 Minuten	34 Minuten	250 Minuten	Kein Betrieb
1876	65 Minuten	33 Minuten	175 Minuten	48 Minuten
1882	58 Minuten	29 Minuten	170 Minuten	48 Minuten
1901	56 Minuten	28 Minuten	170 Minuten	43 Minuten
1931	51 Minuten	27 Minuten	140 Minuten	40 Minuten
1981	38 Minuten	18 Minuten	80 Minuten	21 Minuten
2007	20 Minuten	15 Minuten	63 Minuten	21 Minuten

Weil Bahnfahren teuer und die Nachfrage entsprechend gering war, verkehrten auch nur wenige Züge täglich. Ins Auge fällt die Angebotsverbesserung in neuester Zeit auf der Linie Wetzikon – Zürich, die dank Viertelstundentakt unter der Woche praktisch wie ein städtisches Tram benützt werden kann.

### *Fahrmöglichkeiten einst und jetzt (täglich pro Richtung)*

Jahr	Wetzikon-Zürich	Wetzikon-Rapperswil	Wetzikon-Sargans	Wetzikon-Effretikon
1859	3	3	3	Kein Betrieb
1876	6	6	4 <sup>1</sup>	4
1882	6	6	4	4
1901	10	10	7	?
1931	13	13	9	8
1981	25	25	12	17
2007	105 <sup>2</sup>	105 <sup>2</sup>	18	39

<sup>1</sup> Davon 1 Schnellzug ohne 3. Klasse

<sup>2</sup> Nur werktags

## ... und günstiger

Die Eisenbahn diente anfänglich in erster Linie dem Transport von Waren und Tieren. Personentransporte hatten noch einen geringen Stellenwert. Denn Bahnfahren war damals ein Luxus, den sich nicht alle leisten konnten. Zwar führten die Bahnen damals normalerweise drei Wagenklassen. Aber die Kemptthalbahn hatte trotz dem Begehren des Bundesrates keine Erstklasswagen. Die Eisenbahngesellschaft begründete dies mit der „Bescheidenheit der Oberländer Volkes“. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann die Oberschicht in Europa vermehrt, mit der Eisenbahn in die Ferien zu verreisen, teilweise sogar über die Landesgrenzen hinaus. Wetzikon erlebte in dieser Zeit einen Hauch von internationalem Touch. Der Arlbergexpress verkehrte von 1884 bis 1902 über die Glattallinie, allerdings ohne in Wetzikon zu halten.

*Fahrpreise einst und jetzt (Retour, 2. Klasse<sup>1</sup> ohne Vergünstigung)*

Jahr	Wetzikon-Zürich	Wetzikon-Rapperswil	Wetzikon-Sargans	Zum Vergleich: Arbeiter-Taglohn
1859	Fr. 1.60 <sup>2</sup>		Fr. 6.40	Fr. 1.60 – 1.80
1910	Fr. 1.85	Fr. 1.05	-	-
1931	Fr. 3.40	-	Fr. 9.00	Fr. 9.00 – 12.00
1965	Fr. 5.60	Fr. 1.80	-	
1981	Fr. 10.40	Fr. 6.00	Fr. 25.00	
2007	Fr. 26.60	Fr. 15.20	Fr. 46.00	Fr. 290.00 – 320.00

<sup>1</sup> Bzw. 3. Klasse bis zur Abschaffung am 3. Juni 1956

<sup>2</sup> Nur bis Wallisellen



*Wetzikon besitzt heute attraktive, schnelle Verbindungen insbesondere nach Zürich*

## Wetziker Bahngeschichte im Zeitraffer

- 1836 Erste Postkutsche Wetzikon – Zürich (1859 eingestellt)
- 1848 Die neue Bundesverfassung schafft kantonale Zölle und Transportvorrechte ab
- 1857 Erster Eisenbahn-Zug Wetzikon – Zürich mit Umsteigen in Wallisellen auf den Zug der NOB
- 1872 Neues Eisenbahngesetz – Konzessionen werden Sache des Bundes
- 1876 Einweihung Kemptthalbahn
- 1903 Einweihung Wetzikon-Meilenbahn (inkl. Bünzlitrucke)
- 1932 Elektrifizierung Wallisellen – Wetzikon – Rapperswil
- 1939 Bus statt Bünzlitrucke
- 1944 Elektrifizierung Kemptthalbahn
- 1950 Bus statt Wetzikon-Meilenbahn
- 1980 Die Wetziker Stimmberechtigten sagen Ja zum Ausbau des Bahnhofs
- 1981 Ja zur S-Bahn im Kanton Zürich (Kredit 523 Mio. Franken)
- 1990 Betriebsaufnahme S-Bahn mit Stettbachtunnel
- 2007 Wochentags Viertelstundentakt auf der Linie Zürich – Wetzikon – Rapperswil



*Die Bahn-Belegschaft posiert stolz vor dem ersten Bahnhofgebäude*