Grosszügige Projekte – die nicht realisiert wurden

Der selbstbewusste Fortschrittsglaube der Zeit manifestierte sich auch in Dübendorf in der Bearbeitung grosszügiger Projekte. Gewiss, es waren – wie meist – einzelne Persönlichkeiten, die sich für neue Ideen entflammten und einsetzten. In erster Linie ist dabei Heinrich Gossweiler-Bantli (1855–1926) zu nennen, der von 1891 bis 1904 Gemeindepräsident war. Er hätte aber seine grossen, ehrgeizigen Pläne nicht aufgreifen können, wenn nicht weitere Kreise, vor allem auch der Gemeinderat, sich für riesige Projekte nicht mindestens interessiert hätten. Liberalismus und Gründerjahre glaubten eben an die Zukunft. Nicht alles wurde auch tatsächlich realisiert. Das Gewicht der Realitäten, vor allem der finanziellen, und die Mechanismen der Demokratie spielten auch in dieser vitalen Zeit eine schicksalshafte Rolle.

Eine Trambahn durch den Zürichberg

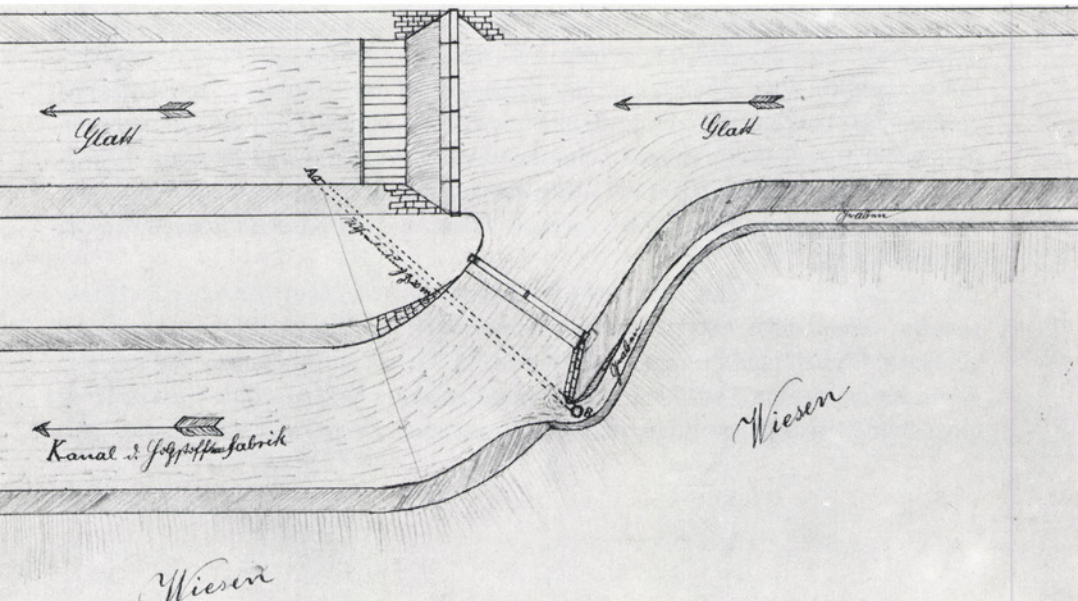
Dieses Jahr, also 1983, wurde mit dem Bau der Zürichberglinie begonnen, die beim ersten Spatenstich als «Jahrhundertwerk» bezeichnet wurde. Es ist darum angebracht, zuallererst auf das *«Trambahn-Projekt» von 1896* hinzuweisen.

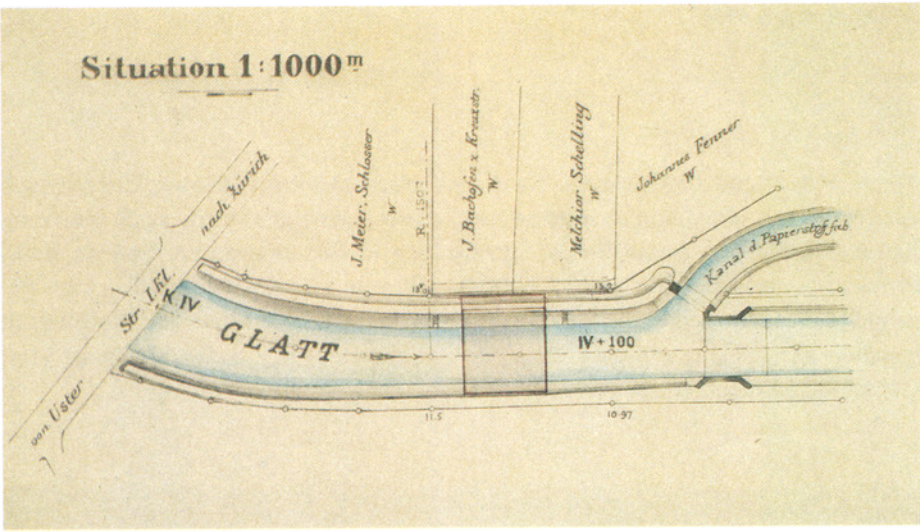
Das ungestüme Wachstum der Stadt Zürich bedingte einen grossen Wohnungsbau, vor allem in bisher unerschlossenen Gebieten. Die elektrische Strassenbahn, die das Rösslitram verdrängte, musste weiter ausgebaut werden. Trotzdem stiegen die Mietzinsen beträchtlich. Der Gedanke, weitere Nachbargemeinden verkehrsmässig besser mit Zürich zu verbinden, war darum naheliegend.

Für das Studium der direkten *Verkehrsverbindung Dübendorf–Zürich* setzte Präsident Gossweiler eine provisorische Kommission ein, nachdem auch von «massgebender Seite» aus Zürich dem Unternehmen Unterstützung zugesagt worden war. Am 30. Januar 1896 meinte der Dübendorfer Korrespondent des «Boten von Uster»: «Für unsere Gemeinde hätte dieses Werk voraussichtlich einen ganz bedeutenden Aufschwung zur Folge». Doch meldete er auch schon erste Bedenken an: «Zurzeit wird das Unternehmen allseitig lebhaft begrüsst; ob es sich bewährt, wenn einmal ein finanzielles Opfer von der Gemeinde verlangt wird? Wir wollen es hoffen, denn auch eine verhältnismässig grosse Anteilsumme würde sich in kurzer Zeit verzinsen».
Beachtlich ist das Tempo, mit dem gearbeitet wurde. Bereits Sonntag, den 2. Februar 1896, wurde die vorgesehene Linie der Trambahn von 50 Interessenten begangen, angeführt vom Gemeinderat Dübendorf. Kreisingenieur Hotz aus Wetzikon orientierte an Hand einer «vorläufigen Skizze». Mit dabei war bereits auch Ingenieur J. Ehrensberger aus Winterthur, der später das Vorprojekt ausarbeitete. Die elektrische Strassenbahn sollte vom Bahnhof Dübendorf zum Sonnental führen. Zwischen Stettbach und Kämatten, in der Nähe der Waldegg, hätte die Steigung Richtung Sagentobel beginnen sollen. Der Tunnel, ursprünglich mit 2300 Metern Länge angenommen, war dann im definitiven Vorprojekt 1870 Meter lang. Als Endstation war richtigerweise der Römerhof vorgesehen. Hier wäre nämlich ein Umsteigen auf das «Hottinger Tram» möglich gewesen, die 1894 eröffnete Elektrische Strassenbahn Zürich (ESZ) mit den Strecken Bellevue–Kreuzplatz–Burgwies beziehungsweise Bellevue–Pfauen–Römerhof–Kreuzplatz. Im Pfauen hätten auch die «Kanarienvögel», die zitronengelben Wagen der Zentralen Zürichbergbahn (ZZB), nach der Platte und der Kirche Fluntern benützt werden können.
Ein Jahr später, am 4. März 1897, stellte Präsident Gossweiler dem Vorsteher der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich das Projekt Ehrensberger «zur gefälligen Einsicht und Prüfung» zu. Gleichzeitig bat er um fachmännischen Rat. Die Finanzierung der auf 2 587 900 Franken veranschlagten Kosten wollte Gossweiler in einer mündlichen Besprechung darlegen. Etwas maliziös setzte der Baudirektor die

Bemerkung auf das Briefdokument: «Es ist anzufragen, ob die Vorlage eigentlich ein Konzessionsgesuch ... sein soll».
Bei der finanziellen Dimension des Projektes überrascht es nicht, dass im lokalen Bereich schon bald kritische Stimmen zu vernehmen waren. So meinte der «Bote von Uster» am 9. Januar 1897, dass der genannte Betrag, «bei allen Vorteilen, welche eine derartige Verbindung der Stadt und der Gemeinde Dübendorf zu bringen imstande ist, von dem Unternehmen selbst kaum jemals wird verzinst werden können. Um die Ausführung dieses Projektes zu ermöglichen, müssten deshalb sowohl von Privaten als auch von den Gemeinden und eventuell auch noch vom Kanton beträchtliche Opfer erbracht werden, sei es, dass dieselben das Aktien-Kapital zeichnen, oder dass sie dem Unternehmen längs der projektierten Linie zirka 100 Hektaren Land zu einem billigen Preis abtreten würden».
Den Schlusspunkt unter die «Tunnelbahn-Träume» setzte dann die Gemeindeversammlung vom 17. Mai 1897. Auf Antrag von Bezirksrichter Arnold Bantli wurden 400

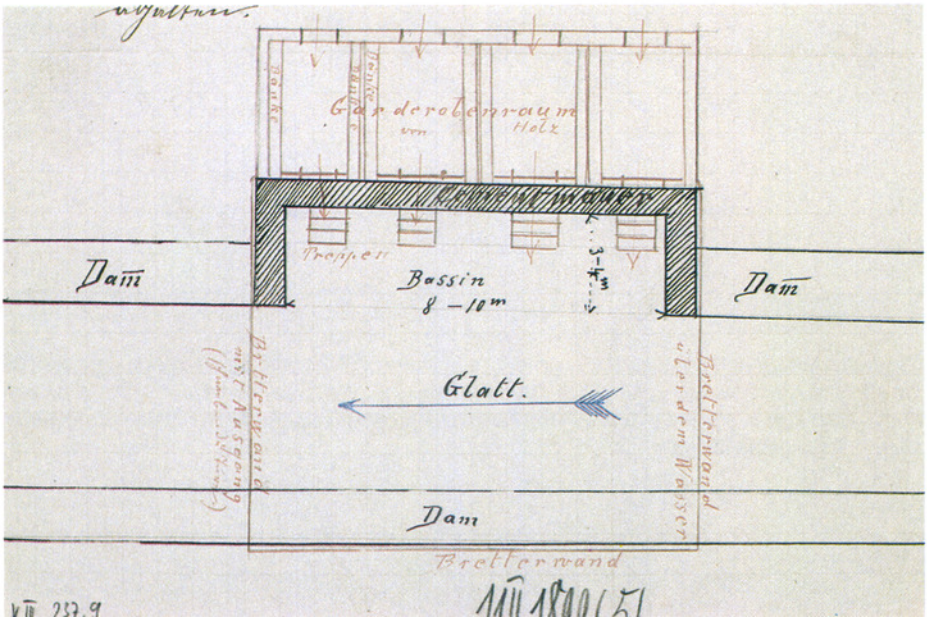
1899 betrachtete es die Gesundheitskommission als «moralische Pflicht», den Einwohnern von Dübendorf «die Wohltat eines erfrischenden Bades zuteil werden zu lassen». Vorerst wurde als Standort der Badanstalt die Abzweigung des heute zugedeckten Glattkanals zur Holzstoffabrik («Untere Mühle» an der Bahnhofstrasse) etwas oberhalb der Casinostrasse vorgesehen (Staatsarchiv Zürich).



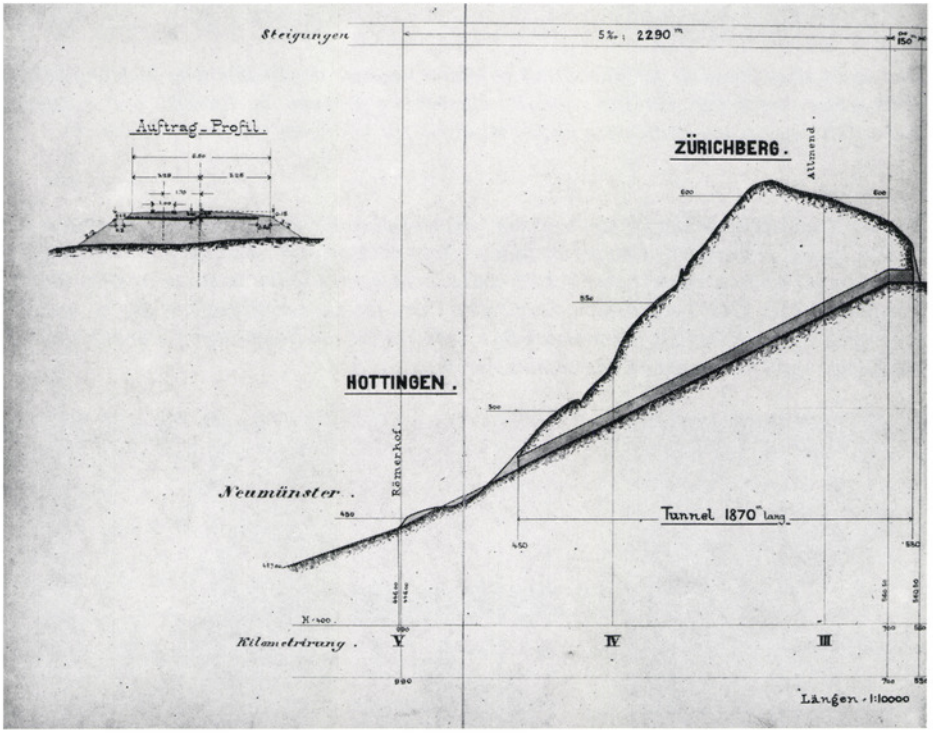


Der «definitive» Standort der Badanstalt wurde im Verlaufe der Bearbeitung Richtung Brücke Usterstrasse verschoben. Die Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich stimmte dieser Variante zu und stellte auch diese Planskizze zur Verfügung (Staatsarchiv Zürich).

Aus der Projekteingabe der Gesundheitskommission Dübendorf für die Badanstalt, verfasst von Lehrer Rudolf Hardmeier, Aktuar (14. Januar 1899) ist ersichtlich, dass zur Verhinderung der Einsicht quer über die Glatt je eine Schutzwand erstellt werden sollte. So streng war das sittliche Empfinden jener Zeit. Verschiedene Garderoberäume für die «verschiedenen Alters- und Geschlechtsklassen» galten als selbstverständlich. Das Projekt von Baumeister E. Bonaldi rechnete mit Kosten von 1700 Franken (Staatsarchiv Zürich).



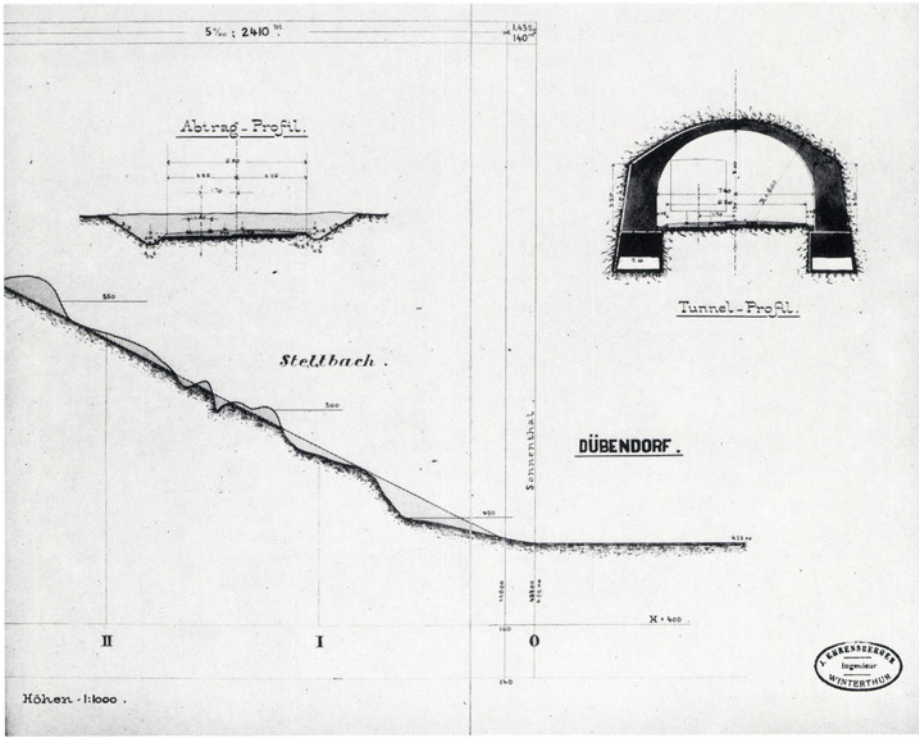
Franken als Anteil der Gemeinde für die aufgelaufenen Projektierungskosten bewilligt. Weitere Aufwendungen dürften nicht mehr gemacht werden. Auch wünschte Bantli, «dass als Andenken für die Steuerzahler im Gemeindearchiv ein Plan dieses Projektes eingelegt werde». Bantli bemerkte, dass er seinerzeit ebenfalls an der Begehung teilgenommen hätte; «er habe anfangs ebenfalls die schönsten Hoffnungen gehabt». «Er bedaure, dass er für dieses Projekt nun nicht mehr, wie unser Herr Gemeindepräsident, entflammt sein könne».



Das Längenprofil der projektierten Trambahn Dübendorf–Hottingen. Die Bezeichnungen I, II, III für die Streckenabschnitte finden sich auch auf dem Situationsplan. Das Tunnel (siehe Tunnel-Profil) hatte eine Breite von 6,5 beziehungsweise 7,4 Metern und eine Höhe von 4,3 Metern (Ehrensberger, Staatsarchiv Zürich).

Eine Strasse anstelle eines Trams

Schon am 2. Januar 1894 hatte der Gemeinderat Dübendorf beschlossen, die Gemeinderäte Volketswil, Schwerzenbach, Uster, Pfäffikon, Fehraltorf und andere zu einer Besprechung über die Erstellung einer *Strasse durch das Sagentobel* einzuladen.



Das Projekt einer Trambahn von Dübendorf nach Hottingen wurde 1896/97 vom Gemeinderat Dübendorf intensiv bearbeitet. Ingenieur J. Ehrensberger, Winterthur, trug auf der Karte 1:25 000 (nachfolgende Seiten) die vorgesehene Linie ein. Von der Station Dübendorf bis zum Sonnental wäre das Geleise in die bestehende Strasse verlegt worden. Im Sagentobel hätten zwei Brücken erstellt werden müssen. Die ganze Strecke betrug 5000 Meter. Die eigentliche Tunnelstrecke, auf dem Plan gestrichelt eingetragen, hatte eine Länge von 1870 Metern (Mai 1896, Staatsarchiv Zürich).


Hilfalden
Allenmoos
Breiten
Fünf Jucharten
Schuppis
Friesenberg
Stein
kluppe
Hirschenwies
Hubacker
Spital
Neugut
Wolfhag
Wildfarten
Bochler
Buchen
Maur
Unterholz
Thal
Sandhirs
Ziegelh.
Hint. Breite
Ob. Breite
Dreissig Jucharten
Häderlig
Butzenbühl
Lange Furren
Rep. 4
Neubühl
Kreuzstrass
Teufe
Strickhof
Spitalwaldung
Sack
Hint. Hab
Schwesterbungert
Hubach
Himmel
Böthel
Bühl
Milchbuck
Mlanshof
Langenmaar
Leutschbach
Langenteinen
Kratzenthurm
Zürichbergerweg
Eisern Lott
Letzi
Rietli
Spannenweidhols
Moos
Unterhols
Liebwies
Jungbau
Geissberg
Gugummerenhölzli
Oberholz
Unterstrass
Heidelbeerbühl
Klösterli
Tobel
Kreuzstock
Stolli
Neu Hl
Belvedere
Weierwies
Limmat
Oberstrass
Spitalmana
Susenberg
Zürichberg
Schlosssli
Rosswеid
Vogelsang
Hinterberg
Allmend
Tunnel
Mittlerberg
Almend
Vorderberg
Krahbühl
Neuhaus
Fluntern
Rothwand
Platte
Stadtl
Hottingergerg
Spiegelhof
Dolder
Weinberg
Ridt
Hottingen
Hirschenbühl
Hint. Berg
Zürich
Neumünster
Klus
Hirslanden
Seefeld
Gr. Hafner
Station


Alt Ried
Neugut
Fabrik
Ortsstallwiesen
Kriesbach
Unt. Ried
Stettbacher-wiesen
Giessen
Giessenwiesen
Harsplen
Gumpisbühl
Stegenbuck
Hirschenbach
Riedlacker
Erlenwiesen
Sagenwehrbach
Hochbortwiesen
Fabrik
Station
Neubrüchli
Mörli
Mattenhof
Kästräger
Birglen
Unterdorf
Probstei
Leimbach
Unt. Hoffnung
Hasenthaler
Sonnenthal
Rosengarten
Dübendorf
Ruchäcker
Böxelg
Auen
Steinweg
Ob. Hoffnung
Fabrik
Stettbach
Zelgli
Oberdorf
Grüxen
Herrenwiesen
Gockhauserbach
Hint. Acker
Waldegg
Gr. Breite
Schönfexelg
Wil
Kämmaten
Werle
Buhn
Stettbacher holz
Legelhalden
Halten
Bühl
Kaibenbühl
Schäracker
Ursprung
Fallmann
Zooren
Hürrehacker
Leimgrubacker
Birch
Meisenrain
Forren
Spiräcker
Rooswies
Tobelhof
Gockhausen
Dichelrüti
Schloss
Rebrain
Brunnacker
Grossacker
Oberacker
Tennmoos
Schlossbreite
Oberxelg
Buschberg
Leowies
Eichholz
Eigenthal
Letten
Gehren
Dübelrain
Kainwiesen
Seebach
Bollenr
Sonnenrain
Gehren
Hürxrain
Adlisberg
Almend
Rüti
Hint. Adlisberg
Buchrain
Hirtel
Weierholz
Buchenrain
Klein Bannholz
Gross Bannholz
Vordere
Hintere
Loohölzli
Katzenschwanz
Spitzwies
Loo
Ob. Berg
Brudermies
Libenstein
Pfaffhausen
Katzenschwanz
Feldhof
Loch
Stockenwiesen
Elephantenbach
Specki
Buchwiesen
Baumgartenwiesen
Müsern
Steinbr
Unt. Witikon
Boden
Buchxelg

Das Scheitern der Trambahn-Idee führte dann 1898 zu einer Weiterverarbeitung dieses Vorhabens. Am 28. Juni 1898 ersuchten Präsident Heinrich Gossweiler und Gemeindeschreiber Albert Küderli im Auftrage von 18 Gemeinden des Glattales und vom See die Baudirektion, beim Regierungsrat für «eine bessere Verbindung des Glattales mit Zürich und den Seegemeinden über den Zürichberg» hinzuwirken. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass infolge der Erstellung von Strassenbahnen auf den ohnehin zu engen Strassen in Unterstrass und Oberstrass der Verkehr mit Zürich und den Seegemeinden «ungemein erschwert» worden sei und dass «unhaltbare Zustände vorliegen».

Das «Trambahn-Projekt» durch den Zürichberg gab natürlich auch im Hottinger Quartier Anlass zu Diskussionen. Am Trachtenfest des renommierten Lesezirkels Hottingen vom 14. März 1896 wurde in einem vorgetragenen Gedicht die Idee eher spöttisch kommentiert:

De Felix Schälleberg
und de Chueri Widmer
oder
Hottinge iez und ammigs
E chly es langs Jdyll.

Jä los iez, Vetter Schälleberg!
De machst mi würkli z'lache.
Was du doch, wenn de Tag lang ist,
Erfindst für tüüfels Sache!

En Tunnel welled's borre, säist,
Va Dübedorf da inne? -
«Mys Ehrewort! Was wett-i au
So Öppis go ersinne?

De Dübedörfler Gmeindrat häig
Bireits a'n Stadtrat g'schribe,
Und 's werdi au vam Dolder uus
Mit Rugg' und Buuch dra'tribe.

Jm Sagetobel fieng er a» -
Det hinne? Mira, nu se! -
«Und uf-em Platz bim Römerhaf,
Det chäm-er wider use.

Linggs gääb's und rechts es Trottoar,
E Trambahn chäm i d'Mitti,
Elektrisch wär d'Trybchraft
und 's Liecht» -
Was du nüd säist ä 'bitt-di! -

«En Uufzug gääb's bim Dolder denn,
Tüüf aben uf das Bähndli,
En Lift, so mein-i, säged-s'-em,
Wie-n-imene Hotel, ähndli.

Dä Römerhaf wird mit der Zyt
Als Chnotepunkt na wichtig;
Det strömed z'säme Gschaare Lüt
Us ieder Himmelsrichtig.

Franzose, Prüsse, Ustermer,
Und Jude, Türgge, Heide.» -
Jä los, mir wurd's, wenn's däwäg chäm,
Z'Hottinge denn verleide!

Bim Römerhaf stahd's Tram parad
Vo Dübedorf und Wange;
Fahr use für en Namittag
Und still det dys Verlange.

Ausgewählte Verse aus dem längeren Gedicht, erschienen im Band «Frohe Stunden» von J. Hardmeyer-Jenni, Zürich 1900.

Das generelle Projekt von Ingenieur Unmuth sah eine neue Strasse vor, welche beim Sonnental von der Strasse Dübendorf-Schwamendingen abzweigt, zunächst auf zirka 600 Metern Länge der Strasse nach Kämatten folgt, dann nach Westen abbiegt, oberhalb Stettbach das Sagentobel überschreitet, durch eine Kehre im Schwamendinger Wald ihre Richtung wechselt, südöstlich des Schiessplatzes auf dem Zürichberg vorbeizieht und nach verschiedenen Windungen über den Krähbühl die Kirche Fluntern erreicht.
Die Bezirksräte Uster und Zürich befürworteten das Projekt. Der Stadtrat Zürich betrachtete indessen das Vorhaben nicht als dringlich. Der Regierungsrat lehnte am 8. März 1900 den Vorstoss der Dübendorfer ab, hauptsächlich mit der Begründung, dass die Stadt Zürich in nicht allzu ferner Zeit dazu gelangen werde, eine rationelle Strassenverbindung über die Allmend von Fluntern bis zum «Klösterli» zu erstellen und dass alsdann der Zeitpunkt gekommen sein dürfte, wo der Staat zu einer Fortsetzung derselben bis nach Dübendorf als Strasse 2. Klasse Hand bieten könne.
Der Dübendorfer Korrespondent meinte im «Anzeiger von Uster» am 15. März 1900: «Dieser Beschluss und seine Motivierung ist ein Wechsel auf recht lange Sicht, dessen endliche Einlösung der Regierungsrat ungemein vorsichtig verklausuliert, der aber in Dübendorf und in den benachbarten Gemeinden mit Recht grosse Missstimmung über die Hintansetzung eines berechtigten Begehrens hervorrufen muss».
Wäre damals die vorgeschlagene Strasse gebaut worden, so kann man aus heutiger Sicht wohl sagen, würde das Problem Umfahrung Gockhausen kaum bestehen. Anderseits wäre wohl der Wert des Zürichberges als geschlossener Erholungsraum beeinträchtigt. Insbesondere aber hätte bestimmt im Raume Sonnental-Stettbach die Überbauung schon früher eingesetzt.

Bemühungen um die Kantonale Strafanstalt

Wir können gleich noch einen weiteren Fall anführen, wo Entscheidungen des «Kantons» für die Entwicklung von Dübendorf «schicksalshaft» waren.
Die Strafanstalt des Kantons Zürich war im Komplex des ehemaligen Nonnenklosters «am Oetenbach» untergebracht. Sie war äusserst primitiv eingerichtet. Ein Neubau drängte sich förmlich auf. Ende Mai 1895 ersuchte die Direktion des Gefängniswesens um die Eingabe von Platzofferten. Gedacht wurde an Gemeinden innerhalb eines Umkreises von höchstens 10 bis 12 Kilometern. Wenn man an die jüngsten Diskussio-



Rudolf Stutz-Esslinger



Heinrich Gossweiler-Bantli

Rudolf Stutz-Esslinger

bekannt als «Hauptmann Stutz» kaufte 1895 die Schuhfabrik Otto Knecht & Cie und richtete in der erworbenen Fabrikliegenschaft, bekannt unter dem Namen «Gerbe» (heute CARMA) eine Gerberei ein. Die Firma Stutz & Cie, Gerberei und Lederhandlung, hatte den Sitz an der Birmensdorferstrasse 59 in Zürich III.
Stutz engagierte sich stark für den Bau der Schiessanlage Werlen. Von 1899 – 1901 war er Präsident des Schützenvereins Dübendorf.
1903 wählten ihn die Dübendorfer in den Gemeinderat und 1904 wurde er im 2. Wahlgang Gemeindepräsident als Nachfolger von Heinrich Gossweiler-Bantli. Dieses Amt versah er bis 1907.
Auch Stutz gehörte zu den Initianten der ersten Dübendorfer Flugwoche; seine Tochter Margrit durfte dem legendären Flieger Legagneux nach seinem erfolgreichen Flug um den Kirchturm Uster Blumen überreichen.
Im kulturellen Bereich war Stutz neben Rudolf Hardmeier der tragende Geist der Mittwochgesellschaft. 1914 musste seine Firma eine Nachlassliquidation durchführen. Im gleichen Jahr trat er deshalb auch als Präsident der Terraingenossenschaft (der Eigentümerin des Flugplatzes) zurück.

Heinrich Gossweiler-Bantli

(1855 - 1926)

war vor und nach der Jahrhundertwende eine treibende Kraft in der Dübendorfer Dorfpolitik: idealistisch und zukunftsgläubig veranlagt, hatte er einen ausgeprägten Willen zur Neugestaltung. Seine unermüdliche, vielseitige Geschäftigkeit prägte ihn als typischen Politiker der späten Gründerjahre.

Um «anzukommen», tatsächlich etwas durchsetzen zu können, muss auch die «Zeit» stimmen; die Postulate und Anregungen müssen zeitgemäss sein. Aber ebenso richtig ist, dass Persönlichkeiten und nicht Grundsätze allein das Zeitalter prägen. Allgemeine Wunschvorstellungen werden nur verwirklicht, wenn tatkräftige Politiker «Hand anlegen». Dass dabei dem Wirken starker Männer in der Gemeindedemokratie Grenzen gesetzt sind, hat Präsident Gossweiler, wie er nach damaligem Brauch genannt wurde, bitter erfahren müssen.

Heinrich Gossweiler, Sohn einer alteingesessenen Bauernfamilie, entschied sich nach Absolvierung der Volksschule für die kaufmännische Laufbahn. Nach dem Besuch einer Privatschule arbeitete er in einem Geschäftshaus in St. Gallen. Auf Veranlassung seiner Geschwister kehrte er jedoch nach Dübendorf zurück, um den väterlichen Landwirtschaftsbetrieb im Oberdorf zu übernehmen.

Im Alter von 33 Jahren wurde Gossweiler 1888 in den Gemeinderat gewählt. Bereits 1891 wählten ihn die Stimmbürger zum Gemeindepräsidenten.

Dieses Amt betrachtete er nicht als blossen Verwaltungsauftrag. Er setzte gewichtige Impulse. Ein bleibendes Verdienst erwarb sich Gossweiler als führender Kopf bei der Gründung der Genossenschaft Wasserversorgung Dübendorf (1894). Seine Vorstellungen über bessere Verbindungen Dübendorfs mit Zürich blieben indessen Projekte. Weder die Trambahn nach Hottingen (1896/97), noch die Strasse über den Zürichberg (1894/1900) fanden damals Zustimmung.

Bei den Erneuerungswahlen 1904 wurde Gossweiler in Gemeinderat Rudolf Stutz, Gerbereibesitzer, ein Gegenkandidat gegenübergestellt. Nach dem erfolglosen 1. Wahlgang verzichtete der Präsident. Der anfänglich schlechte Geschäftsgang der Wasserversorgung wurde Gossweiler angelastet. Dazu kamen auch Auseinandersetzungen innerhalb der Konsumgenossenschaft.

Doch Gossweiler zog sich nicht zurück. Er fühlte sich der Öffentlichkeit, speziell seinem Dübendorf, weiter verpflichtet. Einer der es wissen musste, Sekundarlehrer Albert Spörri, hebt denn auch in seiner Geschichte über die Gründung des Flugplatzes Dübendorf die hervorragenden Dienste von alt Präsident Gossweiler bei den entscheidenden Verhandlungen mit den Grundeigentümern hervor. Und es muss Gossweiler eine besondere Genugtuung gewesen sein, dass er 1910 bei der denkwürdigen ersten Flugwoche als Komiteemitglied Flugpioniere und Gäste begrüssen durfte. Unser Bild, das einzige, das zu finden war, stammt aus einem Gruppenbild von 1910.

Heinrich Gossweiler gehörte auch der Kirchenpflege an. Und 1903 wurde er in einer Kampfwahl auf Vorschlag der Demokratischen Bezirksvereinigung als Nachfolger von Konsumverwalter Greuter in die Bezirksschulpflege gewählt, der er mehrere Amtsdauern angehörte.

nen um den heutigen Neubau der Strafanstalt Regensdorf denkt, überrascht es, dass damals auf Anhieb 39 Angebote eingingen. Bei einer zweiten Ausschreibung meldeten sich weitere 15 Gemeinden, die über einen Bahnanschluss verfügten.
Angesichts dieses Interesses ist es nicht überraschend, dass sich auch Dübendorf um die Strafanstalt bemühte. Bemerkenswert ist die Nachhaltigkeit, mit der die Bewerbung vorbereitet und vertreten wurde. Man dachte einmal mehr an die Vorteile für die Gemeinde; man fühlte sich dem «Fortschritt» verpflichtet.
Mit einem ersten Angebot wurde 20 Jucharten Land in den *«Bühlwiesen»* offeriert. Die Fläche lag zwischen der Zürichstrasse (Liegenschaft von Regierungsratsweibel Vontobel) und den Gebäulichkeiten der Schuhfabrik Knecht & Cie., der «Gerbe» (Carma). Da sich diese Fabrik in Liquidation befand, konnte gleichzeitig auf die Möglichkeit eines Kaufes der Gebäulichkeiten zu einem billigen Preis aufmerksam gemacht werden. Fünfzehn Landbesitzer verpflichteten sich unterschriftlich, ihre Parzellen abzutreten.
Um nicht fehlzugehen, erklärte sich der Gemeinderat bereit, gegebenenfalls auch Land im *«Hinteren Aesch»* (Bettlistrasse, Glärnischstrasse, Churfirstenstrasse bis Usterstrasse) anzubieten. Am 8. Juli 1895 besichtigten Regierungsrat H. Nägeli und Baumeister Johann Baur die beiden Areale. Das Areal «Bühlwiesen» wurde mit dem Hinweis auf den sumpfigen Boden und den fehlenden Bahnanschluss abgelehnt. Hingegen wurde das Areal «Aesch» als weiterhin prüfenswert beurteilt.

Im «Rennen» blieben noch die Gemeinden Regensdorf, Bülach, Glattbrugg, Kloten und Dübendorf. Der Gemeinderat, vor allem Präsident Gossweiler, bemühte sich nun energisch, die Landbesitzer im «Aesch» zu bearbeiten. Auf den 6. September 1895 wurden diese zu einem letzten Appell in die «Kreuzstrasse» eingeladen. Gemeindeschreiber Albert Küderli protokollierte sonst knapp, sachlich. Diesmal fand der Eifer, mit dem behördlicherseits um die Strafanstalt gekämpft wurde, seinen Niederschlag im dicken Folioband:

«Hr. Präsident Gossweiler führt den Anwesenden in einem längeren Votum den Nutzen und die Vorteile, welche der Bau einer solchen Anstalt jedem einzelnen Landbesitzer sowie der ganzen Gemeinde bringen könne, klar vor die Augen und betont namentlich, dass auch bei einer allfälligen Reduktion der Preise noch keiner von ihnen ein Opfer bringe, sondern noch einen materiellen Nutzen ziehe, indem noch zu keinen Zeiten für das Land in dieser Gegend so viel bezahlt worden sei und voraussichtlich für landwirtschaftliche Bewerbung nie bezahlt werde und möchte er ihnen daher empfehlen nicht allzu eigennützig zu sein, sondern für das Interesse der ganzen Gemeinde zu handeln.

Es schien, als ob das vom Präsident Gossweiler Gesprochene bereits einen guten Eindruck machen wollte, wenn sich nicht einige eigensinnige Köpfe mit ihren ängstlichen aller Vernunft entbehrenden Einreden «Sie kommen um ihr Land und können später keines mehr kaufen» hervorgetreten wären.
In beschwörender Weise wurden sie von Herrn Sektionschef Ed. Müller und den Mitgliedern des Gemeinderates eines bessern belehrt, was man eigentlich nur Leuten, welche um 100 Jahre im Fortschritt zurück sind, sagen muss.
Endlich nach lang anhaltender nutzloser Disputation wurde ein Vertrag aufgestellt und haben sich 15 oder zwei Dritteile sämtlicher Landbesitzer schriftlich verpflichtet, ihr Grundeigentum anzubieten, so dass es dem Gemeinderat möglich ist, seine Eingabe auf den Einheitspreis von 6 Rappen per Quadratfuss stellen zu können.»

Schon sechs Tage später wurde die Offerte nach Zürich gesandt. Zum Leidwesen des Gemeinderates wurde jedoch auch dieses Dübendorfer Angebot ad acta gelegt, «der hohen Lage des Grundwassers wegen». Der kantonsrätlichen Kommission, die später die regierungsrätliche Vorlage zu behandeln hatte, gehörte auch Gerichtspräsident Arnold Bantli an. Er kam nicht mehr auf die Dübendorfer Offerte zu sprechen. Und in der Volksabstimmung vom 3. Juli 1898 stimmten auch die Dübendorfer mit einem Ja-Anteil von 75 Prozent dem Projekt Regensdorf zu (im Kanton betrug die Ja-Mehrheit 81 Prozent).
Dübendorf hätte damals leicht «Regensdorf» werden können. Vielleicht ist es müssig zu fragen, wie Dübendorf heute aussehen würde, wenn... Das Beispiel soll einfach zeigen, wie in jeder Zeit Beschlüsse gefasst und Entscheidungen getroffen werden, die für die Nachwelt wirksam sind. Das bezieht sich auch auf eine Nicht-Realisierung.

Skepsis gegenüber einer Strassenbahn nach dem Greifensee

1903 tauchte die Idee einer *Strassenbahn Oerlikon–Dübendorf–Fällanden–Maur–Egg–Oetwil am See* auf. Befürworter waren hauptsächlich Politiker aus den Gemeinden Fällanden und Maur, die noch über keinen Bahnanschluss verfügten. Der Gemeinderat Dübendorf verhielt sich von Anfang an recht zurückhaltend. An der Orientierungsversammlung vom 14. April 1904 im «Sternen» Fällanden bekundete er zwar wie die anderen beteiligten Gemeinden noch «freudige Sympathie».
Bei den vier Tage zuvor stattgefundenen Gemeinderatserneuerungswahlen erreichte jedoch Präsident Gossweiler das absolute Mehr als Gemeindepräsident nicht mehr; Hauptmann Rudolf Stutz kam bis auf 18 Stimmen an ihn heran. Heinrich Gossweiler, der innovative, wagemutige und begeisterungsfähige Mann, verzichtete und Hauptmann Stutz wurde vierzehn Tage später neuer Gemeindepräsident. Als Gerberei-

besitzer verstand er besser mit «Soll und Haben» umzugehen; er war abwägender. Neben dem personellen Wechsel im Gemeindepräsidium spielte auch der Wunsch der Dübendorfer für eine direkte Strassenverbindung mit Ober- und Unterstrass über das Klösterli eine Rolle. Aus diesem Grunde beschloss denn auch die Gemeindeversammlung vom 5. Oktober 1904 sich mehr symbolisch mit 200 Franken an den weiteren Projektierungsarbeiten zu beteiligen.

Zur Präsidentenwahl

Ihr Bürger stimmt dem Präsident,
Er hat stets alles gut gewend't;
Hat manche schlummerlose Nacht
Ob seinen Akten zugebracht;
Drum gebt ihm bei der Wiederwahl
Das Zutrau'n mit der Stimmenzahl.

Es ist ihm der Gemeinde Kron'
Fürwahr nur ein geringer Lohn.
Es wird so viel daran gekratzt,
dass Mancher fast vor Ärger platzt.

Drum stimmt dem alten Präsident,
Den Jedermann mit Vorteil kennt.

Fahr wohl du Lenzesmorgen,
Du schrecklich Käferjahr;
Lasst nur den «Neggi» sorgen
Und seiner Freunde Schar;
Und lasst sie wieder wirken,
Wie immer sie gewirkt
Dann wird man bald erblicken,
Dass Niemand drob erschrickt.

Für die elektrisch betriebene Strassenbahn Oerlikon–Maur–Oetwil am See wurden mittlerweile Investitionskosten von 646 000 Franken ermittelt. Als «billigere» Alternative kam darum auch das «elektrische Automobil» in Vorschlag. Dieses Transportmittel fand damals bereits in Dresden und in Ungarn Verwendung. Vom 27. November bis 11. Dezember 1904 fanden sogar Probefahrten statt. Die durchschnittliche tägliche Passagierzahl von 85 Personen wurde von den Initianten als «enorm» bezeichnet. Trotzdem bearbeitete das Initiativkomitee die Strassenbahnvariante weiter und der Regierungsrat erteilte den Herren Bezirksrichter Kunz und Posthalter Hess, beide in Maur, eine Konzession.
Vor der entscheidenden Gemeindeversammlung im Jahre 1907 warb ein Einsender mit optimistischen Worten für das Projekt:

«Unser Dorf ist in raschem Aufblühen begriffen; es reckt und streckt sich nach allen Seiten wie ein Junge, dem seine Hosen zu eng und zu kurz geworden sind; neue Industrien lassen sich bei uns nieder; der Verkehr am Bahnhof beweist, dass wir sozusagen eine Vorstadt von Zürich und Oerlikon geworden sind ... Da weist man auf unsere Bahnverbindung hin, die genüge. Baut man denn andernorts, wo man eine Bahn hat, keine Trams?»
Dübendorf lehnte ab, Fällanden ebenfalls.