

Links: Max Frei, von 1974 bis 1989 Bahnhofsvorstand in Bäretswil, vor dem noch «verpackten» Billettautomaten. – Rechts: Der Schalter, an dem hier Max Bühlmann eine Kundin bedient, wird am Freitag endgültig geschlossen.

Für Bäretswil ist ein weiteres Kapitel Bahngeschichte Vergangenheit

Der SBB-Schalter wird geschlossen

Bäretswils wechselvolle Bahngeschichte ist ein Jahr jünger als unser immer eiliger werdendes Jahrhundert zwischen Textil- und Computerzeitalter. Am 1. Juni 1901 nahm die UeBB auf der Strecke Uerikon – Hombrechtikon – Wolfhausen – Bubikon – Hinwil – Emmetschloo – Bäretswil – Neuthal – Bauma den fahrplanmässigen Betrieb auf. Doch die in die Transversale vom Zürichsee ins Oberland gesetzten Hoffnungen sollten sich nicht erfüllen; der Personenverkehr blieb unter den Erwartungen; Erdbeben unterbrachen zeitweise den Betrieb. Nach Auflösung des Betriebsvertrages mit der Tössalbahn ging die UeBB 1905 zum Selbstbetrieb über.

Sorge ums Überleben fuhr mit

Doch die *Sorge ums Überleben*, die sich real in roten Zahlen niederschlug, blieb weiterhin ein treuer Passagier: in der Zeit des Ersten Weltkrieges, in den schwierigen Jahren danach und durch die Konkurrenz der Strasse. Trotzdem gelang es, dank grösster Sparsamkeit der Betriebsführung und dem Einsatz des Personals, die Bahn in betriebsfähigem Zustand zu halten.

1945 befand ein Gutachten die Reorganisation der von der Verkehrsentwicklung überholten Trasseeführung für dringlich. Der *Streckenabschnitt Hinwil-Bauma*, für lebensfähig befunden, sollte elektrifiziert und dem Bund zum Betrieb durch die SBB übergeben werden. Nach einem vehementen Abstimmungskampf entschieden sich die Zürcher Stimmbürger für die Reorganisation der Oberländer Nebenbahnen. Der Entscheid betraf auch die Bahnen Wetzikon–Meilen und Uster–Oetwil. Während der Umstellungsarbeiten fuhren die *Dampfloks* der UeBB ihre letzten Einsätze auf der Reststrecke Hinwil–Bauma. Der Beitrag Bäretswils an die Elektrifizierung betrug 200 000 Franken. Am 9. Oktober fuhr erstmals ein SBB-Zug in Bäretswil ein.

1969: VZO-Busse statt Bahn

Zwanzig Jahre später brachten, ebenfalls im Zug der Zeit, wirtschaftliche Überlegungen den Vorschlag der Kreisdirektion III, die Personenzüge durch Busse zu ersetzen. Bäretswil kämpfte um «seine Bahn», setzte alle Hebel für ihr Weiterbestehen in Bewegung. Zwei Jahre später, beim Fahrplanwechsel 1969, wurde der Personentransport auf der Strecke Wetzikon–Hinwil im Auftrag und auf Rechnung der SBB von den Bussen der 1946 gegründeten VZO übernommen.

Die bis zum 26. Mai 1990 gültige Fahrkarte Bäretswil–Wetzikon erinnert, schwarz auf weiss, an jene Jahre. Sie gilt auch für eine Reise nach Hinwil; ein Privileg für die Gemeinde, welche durch die Bahn mit dem Bezirkshauptort enger verbunden war als mit Wetzikon.

Und wieder zwanzig Jahre später: Das bevorstehende Umsteigen auf die S-Bahn wirft in Bäretswil

hört. 1985 entstand der *Gleisanschluss für das Kieswerk FBB*. Täglich wird auf dem Bahnhof Papier- und Buchenholz verladen und mit dem Schienentraktor nach Hinwil transportiert. Nach der Stilllegung der Station werden die Güterwagen dort auch abgefertigt.

Spezialist für Reiseorganisation

Reiseberatung und -organisation ist Max Freis besonderes Hobby. Die Fahrpläne reizvoller Nebenstrecken samt den Kombinationsmöglichkeiten mit Privatbahnen, Bus- und Schiffsanschlüssen, Wander- und Besichtigungsmöglichkeiten sowie Sonderdiensten im Kopf zu haben bedeutet, sich ständig zu informieren und an Ort und Stelle zu rekonoszieren. Eine Altersreise durchs schöne Schweizerland mit einem Sonderzug der SBB – zehn Jahre nach Stilllegung der Strecke – blieb bei den 104 Teilnehmern unvergessen. Die Leute strahlten: «Sie chömed extra wägen öis!» Mit dem legendären *Roten Pfeil* ging das Pikett Bäretswil anlässlich seines 50-Jahr-Jubiläums auf grosse Fahrt. Für die Frauenvereine Tanne-Wappenswil organisierte der Spezialist eine Reise ins Elsass, kombiniert mit Schiff und Bus. Und Ehrensache: Nie wurde ein Streckenabschnitt zweimal befahren! So verwundert es nicht, dass 1988 im Schnitt alle drei Tage ein Kollektivbillet ausgestellt wurde und die Personenfrequenzen ständig anstiegen.

Zu Beginn der Übergangsphase ab 1. November 1989 hielten Stationslehrlinge den Dienst aufrecht. Am 15. Januar 1990 übernahm Max Bühlmann, von 1949 bis 1989 Vorstandsstellvertreter in Bubikon, den Bahnhof Bäretswil, nach einer Anfrage der SBB an die Pensionierten. Der Ablösedienst, Beginn um 7.00 Uhr morgens, habe ihm die Wintermonate seines ersten Ruhestandsjahres ausgefüllt, sagt Max Bühlmann. Während der Umbauarbeiten an den Gleisen im März/April sei er um fünf Uhr morgens zu Hause abgeholt worden. Zudem schätze er Bäretswil als ein Dorf mit Lebensqualität ohne Hektik.

Wegen der gegenüber dem regulären Betrieb reduzierten Schalteröffnungszeiten ist der Billettverkauf verständlicherweise rückläufig. Hauptandrang ist von 6.00 Uhr bis 8.00 Uhr morgens, in der Zeit des Berufs- und Schülerverkehrs.

Jetzt Postbüros als Verkaufsstellen

«Jetzt werd ich achtzgi und für alti Lüüt isch es haaarsträubend!» Die rüstige Frau am Billettschalter macht aus ihrem Herzen keine Mördergrube. «Ich gang jedi Wuche uf Wetzike in de Klub vo de Ältere!» Max Bühlmann empfiehlt ihr im Hinblick auf die bevorstehenden Veränderungen der S-Bahn-Zeit die Mehrfahrtenkarten und ab Montag, 28. Mai, die Postbüros Bäretswil und Adetswil als Verkaufsstellen für sämtliche Billette und Abonnemente.

Auf dem Bahnhofvorplatz wartet bereits der *Billettautomat* auf seine Zeit. Buspassagiere, denen die Computerwelt nicht fremd ist, werden mit der Bedienung keine Schwierigkeiten haben; Zonenkarten und Codierung sind lernbar. Die ältere Generation wird sich schwertun. Ihr werden die Schalter als Anlaufstelle und natürlich der Fachmann für Fragen und Auskünfte spezieller Art ganz besonders fehlen.

Auch Gepäckaufgabe fällt weg

Fehlen wird auch die *Gepäckaufgabe*. Dank ihr ist mancher unbeschwert ab Domizil gereist: dienstlich, privat oder ferienhalber. Ein schwacher Trost: Bäretswil ist nicht der einzige vom Schalterabschluss betroffene Ort des Kantons. Ein Vergleich drängt sich auf: *Schaltersterben – Ladelisterben*. Dafür ballt sich der Andrang in den Zentren, die mehr belastet werden. So gesehen, bringt der Fahrplanwechsel zum Beginn des S-Bahn-Zeitalters der zurzeit 3790 Einwohner zählenden Gemeinde nebst der dank Verkürzung der Reisezeiten und Verbesserung des Fahrplanangebotes unbestreitbar grösseren Bewegungsfreiheit auch eine Raddrehung in Richtung Anonymität.

Eins, zwei, drei, im Sauseschritt eilt die Zeit. Wir eilen mit. In Bäretswil wird der Ablösedienst am Freitag, 25. Mai, zu Ende gehen. Um 16.55 Uhr schliesst Max Bühlmann den Schalter. Der Wartsaal hingegen wird geöffnet bleiben: eine echte Bähnler-Sonderleistung des langjährigen Stationsvorstands Max Frei. Seit dem 1. November 1989 in Kempten stationiert, bewohnt er wie bisher mit seiner Familie die Dienstwohnung im Bahnhofsgelände Bäretswil. So müssen die ehemaligen Kunden nicht im Regen stehen, wenn sie auf den Bus warten.

Bloss ein Dornröschenschlaf?

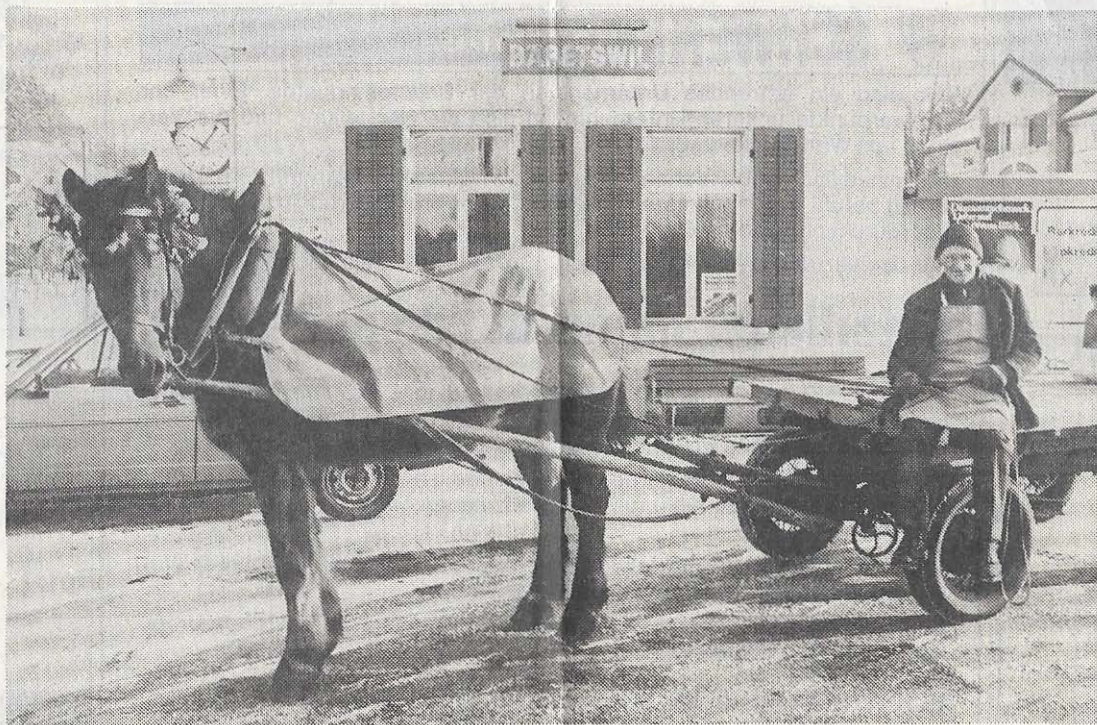
Die offene Tür lässt die Hoffnung aufkommen, der Schalter möge nicht in einen ewigen, sondern bloss in einen Dornröschenschlaf sinken. So geschehen mit dem Trassee. Die 1969 stillgelegte Strecke ist vor zwölf Jahren vom DVZO wiederbelebt worden.

einen Schatten voraus. Diesmal fordert der Fortschritt den mit rund 300 000 Franken aus dem Personenverkehr und über 500 000 Franken aus dem Güterverkehr florierenden *Schalter*, der am 31. Oktober 1989 aufgehoben werden soll. Die SBB haben unter Personalmangel zu leiden. Die Gemeinde erwirkt einen Aufschub bis zum Fahrplanwechsel 1990.

Früher täglich 23 Züge abgefertigt

Hans Stauffer, Georg Hensler, Hans Kümin und Max Frei waren Bäretswils SBB-Stationsvorstände, Max Frei war von 1967 bis 1970 Stellvertreter von Hans Kümin. Bis 1969 wurden auf dem Bahnhof Bäretswil *wochentags 23 Züge abgefertigt*, sonntags 18. Dritter Mann war der Stationswärter. Zu seinen Aufgaben gehörte das Ausladen des Stückguts, welches mit Ross und Wagen vom SBB-«Haus»-Camionneur Heiri Hauser im Dorf verteilt wurde. Die Empfänger in den Aussenwachten wurden avisiert und holten die Ware persönlich ab. Da ergaben sich *Kontakte* ganz von selbst.

1974 kam *Max Frei* als Stationsvorstand nach Bäretswil zurück. 24 358 Einzel- und 63 Kollektivbillette, 1670 Abos sowie 18 885 Tonnen Gesamtgüter mit 1239 Wagenladungen, davon 678 Wagen Stückgut, weist das erste Dienstjahr aus. 1985 wurde der Stückguttransport ab Wetzikon von Cargo Domizil übernommen; trotzdem hat sich die Gesamttonnage auf dem Bahnhof Bäretswil sukzessive er-



Das waren noch Zeiten: Von 1950 bis 1984 war Heiri Hauser Camionneur für die SBB in Bäretswil.