

Ausstellung im Uetiker Museum
4. September 2016 – 26. Februar 2017

Bahngeschichte und Bahngeschichten

Die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland



Vorwort

Der junge Rudolf Schnorf der chemischen Fabrik in Uetikon besuchte in den Jahren 1834 – 1836 die Chemiekurse der Universität Zürich. Jede Woche ging der Student zweimal nach Zürich, und zwar zu Fuss. Heute, 180 Jahre später, ist es kaum noch vorstellbar, dass wir diese Strecke an einem Tag in beiden Richtungen zu Fuss bewältigen sollten, je etwa vier Stunden am frühen Morgen und am späten Abend.

In diesen Tagen diskutieren wir darüber, ob die Eisenbahnlinie zwischen Herrliberg und Stäfa durchgehend auf Doppelspur ausgebaut werden soll, damit auch die Gemeinden des oberen Seebeckens in den Genuss des Viertelstundentakts kommen. Wir sind gewohnt, dass wir auf komfortablen Sitzen innerhalb von wenigen Minuten in das Zentrum der Stadt Zürich gefahren werden.

Die Ausstellung «Bahngeschichte und Bahngeschichten» beschreibt die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in unserer Region. Ein Schwerpunkt liegt bei den kleinen, lokalen Bahn- und Tramlinien, die zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine Blütezeit erlebten, aber nach zunehmenden finanziellen Schwierigkeiten wieder verschwanden. Hervorgehoben werden auch das Geschehen rund um den Bahnhof Uetikon und die Mitarbeitenden. Während Jahrzehnten garantierten sie einen reibungslosen Bahnverkehr. Schliesslich wird auch der Gütertransport thematisiert, bei dem die chemische Fabrik einen grossen Anteil hatte.

Armin Pfenninger

Ausstellung im Uetiker Museum
4. September 2016 - 26. Februar 2017

Bahngeschichte und Bahngeschichten

Die Bahnen am rechten Zürichseeufer und im Zürcher Oberland

Geschichte der Bahnlinie am rechten Zürichseeufer

Vorgeschichte

Ab 1830 verkehrten am rechten Zürichseeufer Postkutschen von Zürich nach Rapperswil durch die kleinen und beschaulichen Bauerndörfer und ab 1835 fuhr das Dampfschiff Minerva seeauf- und abwärts. Um 1862 bestanden Pläne, eine amerikanische Strassenbahn als Rösslitram von Zürich nach Rapperswil zu führen, es kam allerdings nie zu deren Umsetzung.



Im 19. Jahrhundert verkehrten Postkutschen

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden überall in der Schweiz Bahnlinien gebaut und eröffnet. Während die linksufrige Linie geplant, gebaut und im Jahr 1875 in Betrieb kam, wurden am rechten Seeufer Stimmen laut, es brauche auch hier eine Bahnlinie.

So berichtete das *Wochenblatt des Bezirks Meilen* unter der Rubrik «Eisenbahnliches» am 9. Juli 1870: *Wir leben gegenwärtig im Zeitalter des Dampfes, überall bemerkt man Eisenbahn-Bestrebungen nur im Bezirk Meilen regt sich keine Maus, unsere Nachbarn am linken Seeufer sind rühriger!*

Doch auch die Gegner machten mobil in den Tagblättern. Gegen die Bahn herrschten in weiten Volkskreisen Vorurteile. Man befürchtete u.a. eine Verödung der Strasse, den Ruin der Fuhrleute und der Wirte! Durch den langen, schmalen Zürichsee wäre die Bahnlinie am rechten Seeufer abgeschnitten vom Transitverkehr und daher nur auf den Lokalverkehr beschränkt. Am Anfang überwiegte die Meinung, diese Bahnlinie sei nicht notwendig und überflüssig.



Ortschaften rund um den Zürichsee

Im Winter 1870 kam die Natur den Politikern zu Hilfe, da eine Seegröfni den gesamten Verkehr und Handel, welcher seit jeher auf dem Zürichsee betrieben wurde, lahmlegte. Die Anregung, eine Bahnlinie am rechten Seeufer zu bauen, fiel nun auf fruchtbaren Boden, da die Seegröfnen den Verkehr und Handel immer wieder lahmlegten. So trafen sich am 30. April 1871 im «Löwen» in Meilen eine Anzahl angesehene Männer des Bezirkes Meilen, u.a. Kantonsrat Gimpert aus Uetikon, zur Gründung der

«Gesellschaft zur Begründung der rechtsufrigen Zürichsee-Bahn»

Die Gründerzeit

Die «Gesellschaft zur Begründung der rechtsufrigen Zürichsee-Bahn» schloss mit der Nordostbahn NOB am 5. Juni 1872 einen Bauvertrag ab. Nach intensiven Vorarbeiten fand im Januar 1875 der erste Spatenstich im künftigen Bahnhof Stadelhofen statt. Gleichzeitig wurde am Riesbach- und Lettentunnel mit Bohrmaschinen gearbeitet. Den Tunnelausbruch transportierte

man mit einer Feldbahn an den Zürichsee und begann mit der Aufschüttung der Quai-Anlagen der Stadt Zürich.

Eine ganz schlimme Nachricht verbreitete sich im Januar 1877. Die NOB war total insolvent, da der Bau der linksufrigen Zürichseelinie und die Arbeiten am Bözberg die Kredite der NOB aufgezehrt hatten. Die Arbeiten der rechtsufrigen Bahnlinie, die bis zu jenem Zeitpunkt 890'000 Franken kosteten, wurden per sofort eingestellt. Erst nach zwölf Jahren, am 1. März 1889, wurden die Erdarbeiten auf den Baustellen wieder aufgenommen. Bedingung war die Zahlung sämtlicher Subventionen der einzelnen Gemeinden. Uetikon musste 40'000 Franken beisteuern.



Die Häuser der Geschwister Lütold (Mitte) und die Krone (rechts) wurden abgebrochen

Für den Bau der Geleise und der Bahnhöfe mussten in Uetikon und Männedorf insgesamt vierzehn Häuser abgebrochen werden. Die Besitzer wurden aus dem Baukredit entschädigt. Der anfallende Bauschutt wurde für die Erstellung von Landanlagen der Chemischen Fabrik der Gebrüder Schnorf verwendet.

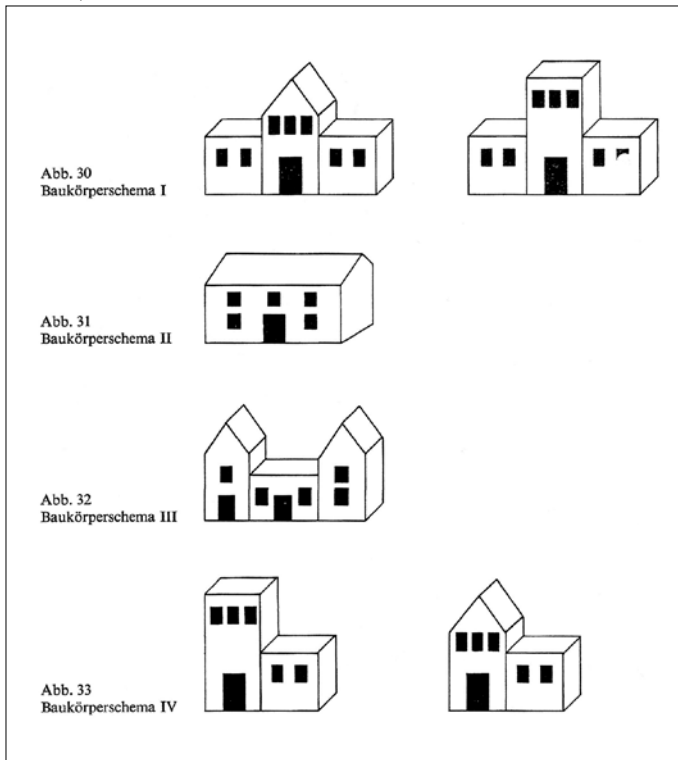
Bahnhofgebäude

An der gesamten Bahnlinie wurden je nach Klasseneinteilung der einzelnen Stationen die Bahnhofgebäude nach einem Baukörper-Schema gebaut, das vom Architekten G. Wülcke entworfen wurde.

Die Station **Stadelhofen** entstand nach Schema I in kubischer Form, die Stationen **Küsnacht, Meilen, Männedorf** und **Stäfa** nach Schema I mit Satteldach, **Zollikon, Erlenbach** und **Herrliberg** nach Schema I mit Satteldach in einer verkleinerten Form, **Tiefenbrunnen** nach Schema II in kubischer Form, die Stationsgebäude von **Uetikon, Uerikon** und **Feldbach** nach Schema IV mit Satteldach und angebautem Güterschuppen. Das Schema III wurde am rechten Zürichseeufer nicht eingesetzt.

1894 hatte das rechte Seeufer endlich eine Bahnlinie und war an die weite Welt angeschlossen. Anfangs März verkehrten die letzten Postkutschen von Zürich nach Rapperswil.

Baukörperschema der Bahnhöfe





Bahnhofgebäude Erlenbach

Bahnhofgebäude Herrliberg-Feldmeilen



Einweihung der rechtsufrigen Bahnlinie

Die Einweihung der rechtsufrigen Bahnlinie von Stadelhofen nach Rapperswil fand am 14. März 1894 mit einem Festzug, bestehend aus zwei bekränzten Lokomotiven und vierzehn Personenwagen statt. Überall wurde der Zug freudig willkommen geheissen, jedoch nicht in Herrliberg. Dort wurde der Zug auf der Rückfahrt mit Steinen und brennenden Torfstücken beworfen. Dieser Zwischenfall wurde später als «Herrliberger Eisenbahnkrawall» bezeichnet.

In Uetikon hingegen stand unten auf dem Industriegeleise der chemischen Fabrik ein zweiter bekränzter Eisenbahnzug, beladen mit Arbeitern der Fabrik, die mit Tüchern und Hüten dem Festzug zuwinkten. Auf der Station wurden Präsident, Vizepräsident und Aktuar des Comitees durch Überreichung von Lorbeerkränzen geehrt.

Ab 15. März 1894 verkehrten auf der Hauptstrecke zwischen Zürich Stadelhofen und Rapperswil täglich acht Züge in beiden Richtungen. Sie benötigten für die Strecke 75 Minuten. Fast alle Züge führten drei Wagenklassen. Nur wenig später, am 1. Oktober 1894 erfolgte die Betriebseröffnung der Strecke von Zürich HB via Zürich Letten nach Zürich Stadelhofen. Die Baukosten für die Bahnlinie von Zürich bis Rapperswil betragen 21.750 Millionen Franken.



Einweihungsbroschüre

Im Jahre 1902 wurden viele Bahnlinien verstaatlicht. Dabei wurde die rechtsufrige Strecke der Nordostbahn von den neugegründeten Schweizerischen Bundesbahnen SBB übernommen. In den ersten Jahrzehnten wurde die rechtsufrige Bahnlinie ausschliesslich mit Dampflokomotiven betrieben.

Mit der raschen Entwicklung des rechten Zürichseufers zur bevorzugten Wohnlage nahm auch die rechtsufrige Bahnlinie einen erfreulichen Aufschwung. Ein erster wichtiger Meilenstein in der Geschichte war die Elektrifizierung im Jahre 1926. Dank der neuen, leistungsfähigeren Lokomotiven verkürzte sich die Reisezeit von Zürich nach Rapperswil von 75 auf 43 Minuten. Neu verkehrten 14 Züge pro Tag in beiden Richtungen.

Rechtsufrige Zürichseebahn

Neuer, abgeänderter
Fahrplan der N. O. B.
für das Winterhalbjahr 1893/94.
Gültig vom Tage der Betriebseröffnung an.
(Vom Eisenbahn-Departement in Bern genehmigt).

Zürich-Meilen-Rapperswil.

	341	343	345	349	351	355	357	359
	Verf.- Zug	Retur- Zug	Verf.- Zug	Retur- Zug	Verf.- Zug	Retur- Zug	Verf.- Zug	Retur- Zug
Nb Stadthofen-Zürich	5 19	7 50	9 19	12 08	2 08	5 37	7 15	9 10
„ Ziefenbrunn	5 24	7 55	9 24	12 13	2 13	5 42	7 20	9 15
„ Röllfen	5 29	8 00	9 29	12 18	2 18	5 47	7 25	9 20
„ Rüschli	5 34	8 05	9 34	12 23	2 23	5 52	7 30	9 25
„ Urtenbach	5 39	8 11	9 39	12 28	2 28	5 57	7 35	9 31
„ Sersliberg	5 44	8 20	9 44	12 33	2 33	6 02	7 40	9 36
„ Meilen	5 54	8 26	9 54	12 43	2 43	6 12	7 50	9 46
„ Hülfen	6 09	8 32	10 00	12 49	2 49	6 19	7 56	9 52
„ Wändersdorf	6 05	8 37	10 05	12 54	2 54	6 24	8 01	9 57
„ Stäfa	6 11	8 43	10 11	1 00	3 00	6 30	8 06	10 02
„ Meilen	6 17	8 49	10 17	1 06	3 06	6 36	8 11	10 08
„ Rüschli-Rembolden	6 23	8 56	10 23	1 12	3 12	6 42	8 20	10 14
N Rapperswil	6 30	9 03	10 30	1 19	3 19	6 49	8 27	10 22

Rapperswil-Meilen-Zürich.

	340	342	344	348	350	352	354	358
	Verf.- Zug	Retur- Zug	Verf.- Zug	Retur- Zug	Verf.- Zug	Retur- Zug	Verf.- Zug	Retur- Zug
Nb Rapperswil	4 45	6 24	8 48	11 48	12 49	3 25	5 48	8 27
„ Rüschli-Rembolden	4 54	6 43	8 57	11 57	12 49	3 34	5 57	8 36
„ Meilen	5 03	6 49	9 03	11 53	12 55	3 40	6 03	8 42
„ Stäfa	5 06	6 54	9 08	11 58	1 01	3 45	6 08	8 47
„ Wändersdorf	5 13	7 09	9 14	11 44	1 07	3 51	6 14	8 50
„ Hülfen	5 17	7 04	9 16	11 49	1 11	3 52	6 16	8 51
„ Meilen	5 29	7 10	9 24	11 54	1 17	4 04	6 24	9 02
„ Sersliberg	5 31	7 16	9 30	12 00	1 23	4 07	6 29	9 14
„ Urtenbach	5 38	7 24	9 38	12 06	1 31	4 15	6 38	9 22
„ Rüschli	5 43	7 28	9 42	12 12	1 35	4 19	6 42	9 26
„ Meilen	5 48	7 35	9 47	12 17	1 40	4 24	6 47	9 31
„ Ziefenbrunn	5 54	7 37	9 52	12 21	1 44	4 28	6 51	9 34
N Stadthofen-Zürich	5 58	7 44	9 56	12 25	1 48	4 32	6 55	9 38

Dampfschiffahrt.

Die Längsfahrten Zürich-Rapperswil und vice versa hören während des Winterd gänzlich auf. Es werden nur ausgeführt die

Querfahrten:

Von Stäfa nach Nidsterweil um	7 15	11—	2 05	4 25	7 40
„ Nidsterweil nach Stäfa um	5 50	7 30	12 35	2 20	4 40
Von Stäfa nach Wädentweil um	6 18	7 44	10 20	12 50	3 10
„ Wädentweil nach Stäfa um	7 02	9 46	10 45	1 50	4 12
Von Wändersdorf nach Wädentweil um	6 51	8 25	9 35	4 18	4—
„ Wädentweil nach Wändersdorf um	6 40	8—	9 20	1 25	3 34
Von Meilen nach Horgen um	7 20	8 35	9 10	11 20	1 35
„ Horgen nach Meilen um	6 30	7 55	8 51	11—	12 55

Bom 1. Oktober 1893 an wird bis zum Tage der Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseebahn die Dampfschiffahrt nach dem letztjährigen Winterfahrplan ausgeführt.

Der erste Fahrplan der rechtsufrigen Bahnlinie

Die neuere Geschichte

Das Verkehrsaufkommen stieg im Laufe der Jahrzehnte kontinuierlich an, so dass sich weitere Modernisierungen und Erweiterungen der Strecke aufdrängten. 1967/68 wurden die Doppelspurinseln von Küsnacht nach Herrliberg und von Stäfa nach Uerikon gebaut. Damit wurden die Voraussetzungen für den Taktfahrplan und den Betrieb der Strecke als S-Bahnlinie geschaffen. Diese wegweisende Investition bedeutete einen grossen Durchbruch für das gesamte schweizerische Bahnnetz, sie brachte den in der ganzen Schweiz beneideten starren Fahrplan mit dem 30 Minuten Takt, die modernen, leistungsstarken roten Pendelzüge «Mirage» (RABDe 12/12) und den Sichtwagenbetrieb. Es verkehrten nun 43 Zugkompositionen pro Tag in beiden Richtungen.

1974 wurden die gelb/violetten Pendelzüge mit dem Übernamen «Chiquita» (RABDe 8/16) in Betrieb genommen, die jedoch den enormen Anforderungen nicht gerecht wurden, sehr störanfällig waren und deshalb bald wieder vom Zürichsee verschwanden. Bemerkenswert ist, dass die S-Bahnzüge der ersten Generation ein Gepäckabteil enthielten. Der Warentransport war zu einem geringen Ausmass immer noch möglich.

1990 wurden die RABDe 12/12 und die RABDe 8/16 abgelöst durch die Doppelstockpendelzüge DPZ Re 450 und später durch die Doppelstocktriebzüge DTZ RABe 514 und Regio-Dosto RABe 511. Mit den Doppelstockzügen ging die Ära der Warentransporte endgültig zu Ende.

Seit 1998 hat Uetikon eine eigene S-Bahn Lok Re 450, sie trägt auf der Seite das Uetiker Wappen.



Die Uetiker S-Bahn Lok wird feierlich empfangen

Rollmaterial der rechtsufrigen Zürichsee-Bahn

Bei der Betriebseröffnung im Jahre 1894 war das Rollmaterial bescheiden und bestand lediglich aus

5 Dampfloks
8 vierachsige Personenwagen III. Klasse
7 zweiachsige Personenwagen II. und I. Klasse
4 Gepäckwagen
25 gedeckte Güterwagen
35 offene Güterwagen

Die Gesamtkosten des Rollmaterials einschliesslich der Lokomotiven betragen 657'000 Franken. Interessant ist auch die Tatsache, dass viel mehr Gepäck- und Güterwagen als Personenwagen im Betrieb waren.

Nach der Elektrifizierung der Strecke verkehrten ab 1926 blau/weiße Pendelzüge (Fe 4/4), genannt Arbeiter-Pullmann. Der starre Fahrplan brachte 1968 den 30 Minutentakt mit den roten Pendelzügen «Mirage» (RABDe 12/12) und den Sichtwagenbetrieb. Die Fahrgäste durften nur mit einem gültigen Billet einsteigen, die Züge wurden nicht mehr regelmässig von einem Kondukteur begleitet.

Die roten Pendelzüge RABDe 12/12 eröffneten eine neue Ära des Personenverkehrs. Da jede Achse des Zuges durch einen eigenen Motor angetrieben wurde, waren die Züge sehr leistungsfähig und konnten schnell beschleunigen. Die drei Einstiegstüren in jedem Wagen sorgten für einen raschen Personenumschlag auf den Haltestellen.

Der Pendelzug RABDe 8/16 verfügte erstmals über Schiebetüren, die ein breiteres Lichtmass für den Ein- und Ausstieg besaßen. Die Türen klemmten aber immer wieder und vereisten im Winter. Damit kam es häufig zu Ausfällen, die schliesslich dazu führten, dass die Züge aus der Region Zürichsee verschwanden.

Im Gegensatz zu den frühen Jahren der Eisenbahnlinie spielt heute der Güterverkehr nur noch eine untergeordnete Rolle.



Arbeiter-Pullmann Fe 4/4



Pendelzug
«Mirage» RABDe 12/12



Pendelzug
«Chiquita» RABDe 8/16



*Doppelstock-Pendelzug
DPZ Re 450*



*Doppelstock-Triebzug
DTZ RABe 514*



*Doppelstock-Triebzug
Regio-Dosto RABe 511*

Güterbahnhof der Chemischen Fabrik

Die Chemische Fabrik am See besass auf dem Gemeindegebiet Uetikon die erste Gleisanlage und den ersten Güterbahnhof. Die 1818 gegründete Firma der Gebrüder Schnorf benötigte für ihre Produktion grosse Rohstoffmengen. Diese wurden im frühen 19. Jahrhundert mit Lastschiffen und Fuhrwerken nach Uetikon transportiert. Der Stückgutverkehr nach Wädenswil wurde mit Ruderbooten abgewickelt.

Im Areal der Fabrik erstellten die Gebrüder Schnorf einen eigenen Güterbahnhof, um den internen Verkehr zwischen den Rohstofflagern und den Fabrikationshallen zu vereinfachen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden pro Jahr etwa 10'000 Tonnen umgeschlagen.

Da die Bahnlinie am linken Ufer schon erstellt war, baute Escher-Wyss Zürich 1885 für die Nordostbahn NOB einen 100 Tonnen Trajektschraubendampfer. Das Schiff wurde auf den Namen Biene getauft. Damit erhielt die chemische Fabrik einen Anschluss an das öffentliche Bahnnetz.



Trajektschiff Biene



*Verlad der Bahnwagen
auf den Trajektkahn*

Mit Ochsespann und Seilzug wurden die Bahnwagen zum oder vom Trajektschiff gezogen und das Schiff be- oder entladen. Die Fähre hatte eine Ladekapazität von fünf Bahnwagen und verkehrte zwischen Zürich-Wollishofen und Uetikon. Zeitweise waren bis zu 20 Rangierarbeiter mit dem Transport der Güter beschäftigt.

1889 kauften die Gebrüder Schnorf einen eigenen Schleppdampfer «Möve», um den grossen Warenverkehr auf dem See besser bewältigen zu können. Dieser war im Betrieb bis zur Eröffnung der Bahnlinie von Zürich nach Rapperswil.

Ein Jahr später, also 1890, wurde die erste Dampflokomotive von der Emmental-Bahngesellschaft für den internen Rangierbetrieb im Werkareal angeschafft. Damit konnten die Arbeiten mit Ochsespann und Seilzügen ersetzt werden.

Die Eröffnung der rechtsufrigen Bahnlinie erlaubte den Anschluss des internen Güterbahnhofes an das Netz der NOB. Zwischen Bahnhof Uetikon und dem Chemiewerkgelände wurde ein Verbindungsgleis gebaut und der Trajektfährenverkehr wurde eingestellt. Der Bahnanschluss war für die Chemische Fabrik Uetikon eine wich-

Gleisanlage vor dem Düngerbau im Jahre 1910



tige Angelegenheit, da sie ohne effiziente Transportmittel den Konkurrenzkampf auf die Dauer kaum überlebt hätte.

Die Dampflokomotiven der NOB und später der SBB besorgten bis 1917 den Zubringer- und Abholdienst über die Rampe zum Fabrikareal. Mit der Beschaffung einer eigenen starken Dampflokomotive durch die chemische Fabrik wurde der Rangierverkehr vom und zum Bahnhof in den Folgejahren selbst ausgeführt.

Ständig wurden die werksinternen Gleisanlagen erweitert bis zum Höchststand im Jahre 2004. Die Gleisanlagen der Chemischen Fabrik wiesen insgesamt eine Länge von fünf Kilometern auf und waren mit 30 Handweichen untereinander verbunden.

Gleisanlage beim Salzsäurebetrieb im Jahre 1910



Station oder Bahnhof Uetikon

Die Nordostbahn plante den Bahnhof ursprünglich im Gebiet Rotholz. Damit waren aber die Gemeindeversammlung und der Gemeinderat Uetikon nicht einverstanden. Dank der Intervention des Gemeinderates in Bern wurde der Bahnhof schliesslich im Gebiet Langenbaum (heutiger Standort) gebaut. Der Uetiker Bahnhof ist relativ klein, aus bahntechnischer Sicht müsste man daher korrekt von einer Station sprechen.

Die Schwellenhöhe der Bahngleise liegt bei 414.10 Meter über Meer. Ein Grossteil der Bahnhofanlage liegt auf dem Gemeindegebiet von Männedorf, die Gemeindegrenze Uetikon-Männedorf verläuft zwischen dem Bahnhofgebäude und dem ehemaligen WC Häuschen. Interessant ist, dass die Gemeinde Männedorf zur gleichen Zeit unschlüssig war, ob der Bahnhof nicht gemeinsam mit der Gemeinde Uetikon erstellt werden sollte, liegen doch die beiden Bahnhöfe nur 1200 Meter auseinander.

*Situationsplan
Station Uetikon (1892)*



1890 Nach jahrelangen Bemühungen wurde der Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn beschlossen. Nun rückten die Bauarbeiten auch in die Nähe der Gemeinde Uetikon. Im Gebiet Rotholz wurde das künftige Bahntrasse erstellt, doch um zum Bahnhofareal zu gelangen, mussten diverse Gebäude abgebrochen werden, nämlich das Haus Wäckerling, welches als Altersasyl vorgesehen war, die Wohnhäuser Brunner, Keller und der Geschwister Lütold. Der anfallende Aushub wurde verwendet, um die Landanlagen der chemischen Fabrik aufzuschütten. Die Bauarbeiten wurden von der Bieler Firma Ritter-Egger ausgeführt.



Das Stationsgebäude, ohne Perrondach, mit einteilig angebautem Schuppen

Station Uetikon ca. 1910



1902 Nach der Übernahme der NOB durch die SBB wurden die Gleisanlagen erweitert, das längste Gleis mass 888 Meter.

1907 Bau des Gleises 6 und des Stellwerkgebäudes

1908 wurde das Befehls- und Wärterstellwerk durch die Stellwerkfabrik Wallisellen eingerichtet. Die bis zu 120 Meter entfernt gelegenen Weichen mussten mit Muskelkraft umgestellt werden. Bei eisigen Verhältnissen im Winter war dies sehr mühsam.

1910 Der Güterschuppen wurde vergrössert, die Kosten betragen 12'500 Franken.

1920 Ein neues Stellwerk wird gebaut, neben dem WC-Gebäude kommt die Viehverladerampe zu stehen.

1922 wurde die Bahnhof-Linde gepflanzt.

1926 Eröffnung eines Bahnhofkiosks

1965 Die Bahnhoflinde wird gefällt, sie muss einem neuem Büroanbau weichen.

Noch steht die Bahnhoflinde



1968 Abbruch und Neubau des Bürotrakts, Erstellen eines Relaisraums und eines Wartesaals.

1970 Das alte mechanische Stellwerk wird ersetzt durch ein elektrisches Domino-Stellwerk, gleichzeitig verschwinden die Weichensignale und werden durch Zwergsignale ersetzt. Die Einfahrgelenkweichen werden durch Federzungenweichen ersetzt. Der Abbruch des Stellwerk-Wärterhauses erfolgte im Monat Oktober.

1984 Letzter Überfuhrwagen der Firma Staub & Co, Gerberei Männedorf, zum Bahnhof. Danach wurde im Bahnhof Uetikon kein Stückgut mehr umgeladen.

1997 - 1998 Umbau der Publikumsanlagen und der Nebengebäude. Es entsteht ein Mittelperron mit Überdachung und Unterführung. Die Einsteighöhe wird auf 55 cm erhöht. Die gesamten Umbaukosten belaufen sich auf 22 Millionen Franken.



Das Stellwerkgebäude wurde 1970 abgebrochen



Überfuhrwagen der Firma Staub



*Neubau Büro und
Wartesaal*



*Umbau der Gleisanlage
im September 1997*



*1998 konnte der Umbau
abgeschlossen werden*

Berufe und Mitarbeitende rund um den Bahnhof Uetikon

Berufe auf den Stationen im Wandel der Zeit

In der Gründerzeit und bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts war der Eisenbahnverkehr personalintensiv. In den ersten Jahrzehnten waren folgende Berufsgattungen in Uetikon tätig: Stationsvorstand, Weichenwärter, Stationsgehülfe, Schuppenwärter, Stellwerkwärter, Stationsbeamter und Schienentraktorfürher. Ab etwa 1980 wurde der Personalbestand in Uetikon kontinuierlich verkleinert, der Güterverkehr verschwand und später wurde auch der Billetverkauf eingestellt. Heute ist der Bahnhof Uetikon nicht mehr bedient. Bilette können im Migrolino oder am Automaten gekauft werden. Der Bahnverkehr wird ferngesteuert.

Arbeitsbedingungen

Das Bundesgesetz von 1872 regelte, dass Bahnbeamte mindestens jeden dritten Sonntag frei hatten. Es gab keine weiteren gesetzlichen Vorschriften über die Arbeitszeiten oder die Löhne. Erst im Jahr 1890 wurde die maximale tägliche Arbeitszeit auf 12 Stunden begrenzt und 52 Ruhetagen pro Jahr garantiert.

Stellenausschreibung 1875

Schweizerische  **Nordostbahn.**

Stellen-Ausschreibung.

Die diesseitige Bahnverwaltung ist im Falle, eine größere Anzahl von Güterexpeditions- und Stationsgehülfenstellen zu besetzen.

Es werden zu diesem Ende hin fortwährend intelligente und gesunde Leute im Alter von 18—25 Jahren, welche während einiger Jahre die Sekundar- resp. Bezirksschule besucht haben und einigermaßen mit der französischen Sprache vertraut sind, zur Erlernung des Güterexpeditions- und Stationsgehülfendienstes aufgenommen.

Bei Wohlverhalten und wenn die Leistungen zu der Annahme berechtigen, daß sich die Aspiranten für den Bahndienst eignen, erhalten letztere während der Dauer des Instruktionsdienstes angemessene Entschädigung.

Die Anmeldungen müssen persönlich erfolgen und zwar je Dienstags und Freitags Vormittags zwischen 10 und 11 Uhr bei Herrn Betriebschef MÜLLER im Bahnhof Zürich unter gleichzeitiger Abgabe eines Anmelde-schreibens, welchem allfällige Zeugnisse beizulegen sind.

Zürich, den 9. September 1875.

M29822 Die Direktion der Schweiz. Nordostbahn.

Jahres-Saläre 1896

Bahnwärter:	1200 – 1590 Franken
Stationsvorstand:	1845 – 3675 Franken
Kondukteur:	1260 – 1650 Franken
Lokomotivführer:	1860 – 2580 Franken

Jahres-Saläre ca. 1945

Bahnwärter:	4290 – 4680 Franken
Stationsvorstand:	7800 – 9040 Franken
Kondukteur:	5370 – 5940 Franken
Lokomotivführer:	7040 – 8480 Franken



Stellwerkbeamter Hans Allenspach



Stellwerkbeamter Hans Schwarz



Stationsbeamter-Lehrling Hansruedi Knopf

Güterarbeiter Fritz Pfenninger beim Etikettieren der Stückgüter



Stationsvorstände in Uetikon

1893 -1898	Johannes Leemann
1898 -1911	Jakob Looser
1911 -1921	Johannes Egli
1921 -1930	Jakob Leuthold
1930 -1943	Rudolf Rüegg
1943 -1952	Otto Burckhard
1953 -1955	Walter Hoffmann
1955 -1960	Hans Wettstein
1960 -1968	Karl Waldburger
1968 -1977	Ignaz Borter
1978 -1987	Christian Huwyler
1988 -1998	Karl Assey
1999 - 2001	Thomas Locher

Rudolf Rüegg



Hans Wettstein





Ignaz Borter



Christian Huwyler (ganz rechts)

Karl Assey (rechts) mit Paul Brem



Billete und Abonnemente

Seit den Gründerjahren wurden die Eisenbahnen sowohl für den Anlagebau als auch für den Betrieb subventioniert. Daher redeten die Behörden bei der Gestaltung der Transporttarife mit. Bei der Nordostbahn wurden 1881 die Preise vom Bundesrat und dem kantonalen Regierungsrat vorgeschrieben.

Preisgestaltung für den Transport von Personen.

Billetpreis für den Personenverkehr

Billett 1. Klasse: bis 50 Rappen pro Std., bzw. pro 4,8 Kilometer

Billett 2. Klasse: bis 35 Rappen pro Std., bzw. pro 4,8 Kilometer

Billett 3. Klasse: bis 25 Rappen pro Std., bzw. pro 4,8 Kilometer

Kinder bezahlten die Hälfte des Billettpreises. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass die Billete für Kinder noch lange mit der Schere halbiert wurden.

Billettpreises ab Uetikon 1902

Stadelhofen retour Fr. 1.25 für die 3. Klasse

Fr. 1.80 für die 2. Klasse

Rapperswil retour Fr. 1.05 für die 3. Klasse



Edmonsorsche Kartonbillete aus dem Jahr 1958

Streckenabonnement aus dem Jahr 1958



Güterverkehr

Auch für den Güterverkehr wurden 1881 der Nordostbahn die Preise vom Bundesrat und Regierungsrat vorgeschrieben.

Transportpreis für Waren- und Tierverkehr

Ware aller Art:	5 Rappen per Centner (50kg) und Stunde, bzw. pro 4,8 km
Steinkohle, Roheisen:	12 Rappen per Centner (50kg) und Stunde, bzw. pro 4,8 km
Pferde und Maultiere:	80 Rappen pro Stunde, bzw. pro 4,8 km
Stiere, Ochsen, Kühe:	40 Rappen pro Stunde, bzw. pro 4,8 km
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen, Hunde:	15 Rappen pro Stunde, bzw. pro 4,8 km

In den ersten Jahrzehnten der Eisenbahngeschichte spielten die Vieh- und Warentransporte eine sehr grosse Rolle. Er war einfacher und billiger als der Transport auf der Strasse. An vielen Bahnhöfen und Stationen sind an den Verladerampen heute noch die Ringe zu sehen, an denen die zu transportierenden Tiere angebunden wurden.

Äusserst wichtig war der Schienentransport für die Chemische Fabrik Uetikon. Der Frachtbrief auf der nächsten Seite zeigt, dass deren Güter mit der Bahn befördert wurden, bevor die rechtsufrige Zürichseelinie existierte. Im 20. Jahrhundert spielte der internationale Gütertransport eine grosse Rolle. Pyrit wurde aus der Toscana in grossen Mengen über den Gotthard in die beiden Produktionsanlagen der Chemischen Fabrik Uetikon, nämlich nach Full und Uetikon, transportiert.

Die Bahn nutzte den Güterverkehr oft auch für eigene Transporte. Dies wird aus einem erhaltenen Begleitschein von 1894 deutlich.

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts setzte eine Trendwende ein. Der Güterverkehr verlor an Bedeutung, dafür wurde der Personenverkehr immer wichtiger. Heute spielt der Transport von Waren auf der rechten Zürichseelinie fast keine Rolle mehr, der Güterumschlag wurde im Laufe der letzten Jahrzehnte an den meisten Stationen eingestellt.

Begleitschein.

Von Stäfa nach Uetikon

- 200 1 Ampfite, 1 Drahtzange, 1 kleiner Winkel, 1 Flurbrennsack.
- 1 Handhammer, 1 Handsäge, 1 Handbohr, 1 Schraubenschlüssel
- 1 Hühner, 1 Hirschschädel, 2 Hirschzweige, 1 Hauptstichel
- 1 Schwellenschraubenschlüssel, 1 Keil, 1 Zugschlüssel
- 1 Schlegel, 1 Schraubenzieher, 1 Kissenständer, 1 Hirschschädel
- 1 Messerzange

Exp. Stäfa Den 31. März 1894 Gewicht: _____ Kilogramm.

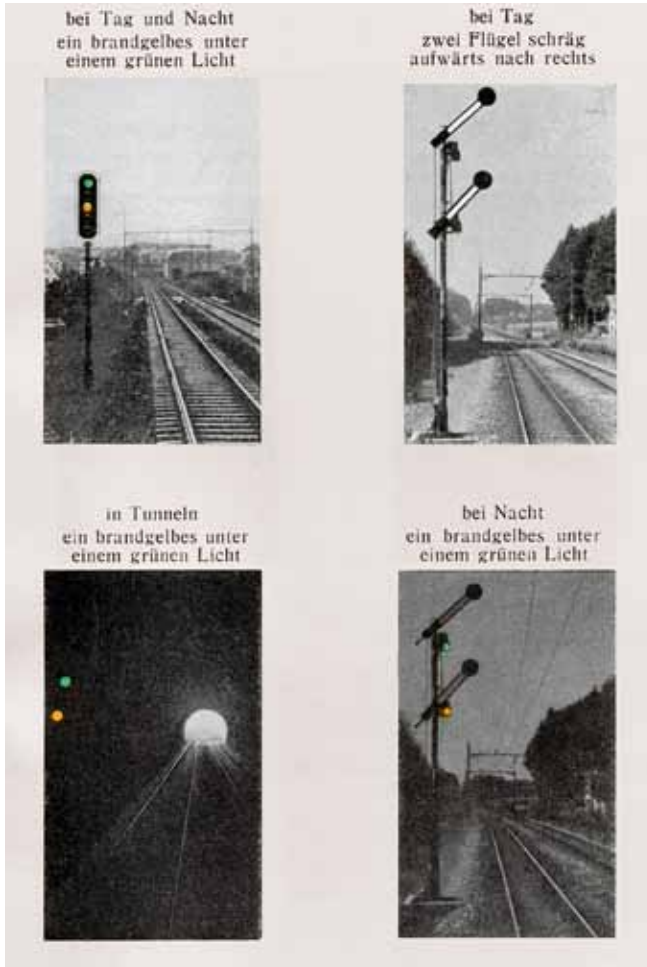
Für die _____ -Expedition:
Wintsch
 Bahnmeister

Bemerkungen:
Für Wärter No 797.

Begleitschein der Schweizerischen Nordostbahn NOB vom 31. März 1894; Absender ist der Bahnmeister Wintsch in Stäfa, Empfänger der Bahnwärter Nummer 797 in Uetikon (ohne Namen): 1 Drahtzange, 1 kleiner Winkel, 1 Handsäge, 1 Schwellenschraubenschlüssel, etc.

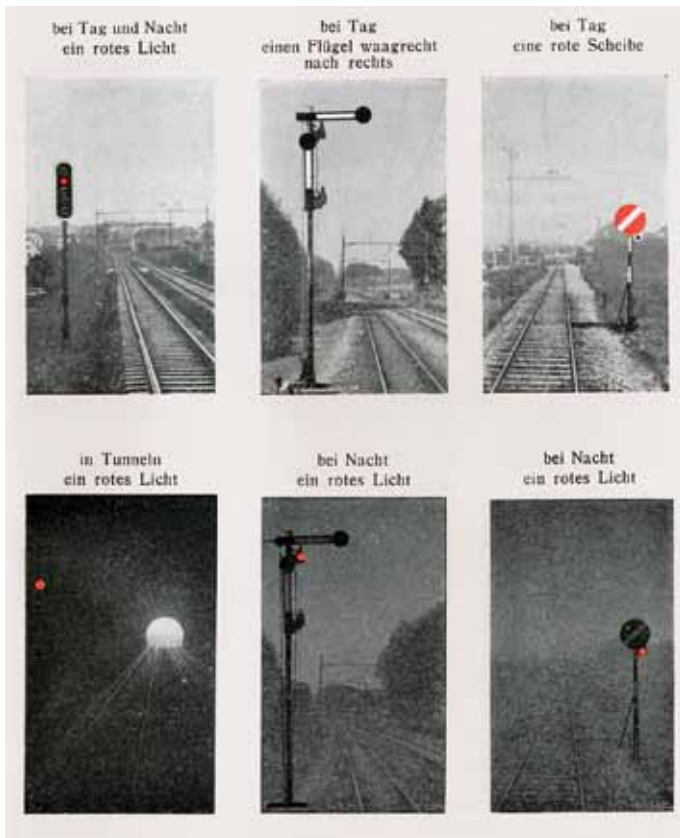
Signale und Verkehrssicherheit

Ein Eisenbahnzug reagiert beim Bremsen als Folge seiner gewaltigen Masse, der hohen Geschwindigkeit und der geringen Reibung zwischen den Rädern und der Schiene fast ebenso träge wie ein Schiff. Hindernisse müssen deshalb rechtzeitig und deutlich signalisiert werden. Schon früh stellte man vor kritischen Punkten Signale auf, die dem Lokomotivführer die freie Fahrt anzeigten oder Halt geboten. In erster Linie war dies bei Einfahrten in Bahnhöfe oder Stationen und bei Abzweigungen der Fall, später sicherte man auch die Stationsausfahrten.

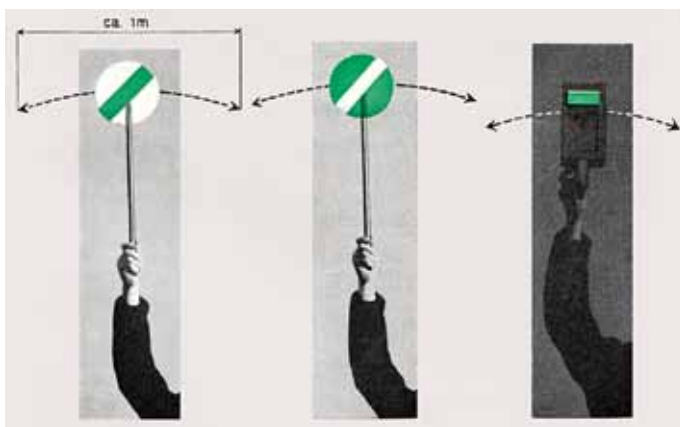


Die Vor- und Hauptsignale wurden laufend ergänzt, verbessert und an die ständig höheren Anforderungen angepasst. So wurden die mechanischen und manuellen Signale im Laufe der Zeit durch Lichtsignale (L-Signale mit Farben) und ab 1986 nach und nach durch N-Signale (Numerische Geschwindigkeitssignalisierung) oder durch die Führerstandssignalisationen ersetzt.

Die Hauptsignale zeigen beschränkte freie Fahrt



Frühere Haltesignale,
bei Tag und bei Nacht



Der Abfahrtsbefehl wurde
mit dem Befehlsstab oder
der Handlaterne manuell
gegeben

Die modernen Signale sind alle elektronisch gesteuert und überwacht.



Das Signalsystem des Typs L bei der Einfahrt in Uetikon von Meilen herkommend



Das neuste Signalsystem des Typs N gibt numerische Angaben zur erlaubten Geschwindigkeit

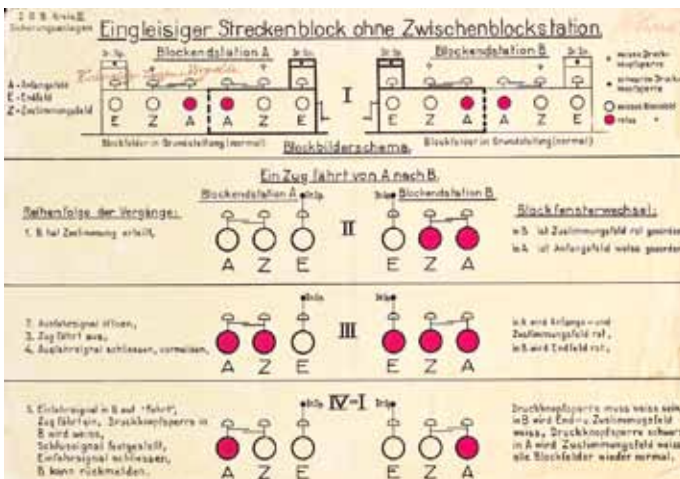
Sicherungsanlagen

Die Bahnhöfe am rechten Zürichseeufer wurden bei der Inbetriebnahme mit zentralen Weichen versehen und mit den neusten Sicherungseinrichtungen des Bahnbetriebes ausgerüstet, sodass die rechtsufrige Bahn zu dieser Zeit eine der bestausgestatteten Eisenbahnlinien der Schweiz war.

Streckenblock

Mit dem Streckenblock lassen sich Signale benachbarter Dienststellen in ein Abhängigkeitsverhältnis bringen. Damit wird die Zugfolge im Raumabstand, d.h. auf Stations- oder Blockstellendistanz gesichert. Das Blockfeld, eine Erfindung von Carl Frischen, Ingenieur bei Siemens, ist ein elektromechanisches Schloss, mit welchem ein Signal in seiner Haltstellung verschlossen werden kann. Dieser Signalverschluss lässt sich nur von einer anderen, dazu befugten Stelle mit einem Wechselstrom wieder lösen. Der Streckenblock wird heute mit Relais oder elektronischem «Schloss» betrieben.

Der Streckenblock sichert den Zugverkehr derart, dass bei gleicher Fahrtrichtung kein Zug von einer Station abgelassen werden kann, bevor der vorausgegangene Zug sich unter Deckung der nächsten Station befindet. Bei entgegengesetzter Fahrtrichtung kann der Zug nur abgelassen werden, wenn sich kein Gegenzug auf der Blockstrecke befindet (Dienstvorschrift vom 20. November 1942)



Schemazeichnung eines Streckenblocks aus dem Jahr 1939

DV 192

Regelung des Zugverkehrs auf der Einspurstrecke
mit Streckenblock Zürich H.B. - Feldbach.

Mit Wirkung ab 1. Februar 1943 werden über den Betrieb auf der mit dem Streckenblock ausgerüsteten Einspurstrecke Zürich-H.B. - Feldbach folgende Neuerungen angeordnet:

1. Bezeichnung der Kreuzungen.

In Abweichung von Art. 7, Ziff. 4, lit. B e des FDR wird bei den folgenden Stationen in der Fahrordnung der Züge beider Richtungen an Stelle des Zeichens X das Zeichen V gesetzt:

Zh.=Letten	Meilen
Zh.=Stadelhofen	Uetikon
Zh.=Tiefenbrunnen	Männedorf
Zollikon	Stäfa
Küsnacht	Uerikon
Erlenbach	Feldbach in der Fahrordnung der Züge nach Uerikon.
Herrliberg	

Das Fahrpersonal ist somit auf allen diesen Stationen von der Kontrolle der Kreuzungen entbunden.

2. Karten für Kreuzungen.

Gestützt auf Art. 51, Ziff. 11, lit. c des FDR sind für fakultative und ausserordentliche Kreuzungen auf den in Ziff. 1 hiervor genannten Stationen keine Karten für Kreuzungen abzugeben.

3. Karten für Kreuzungsverlegungen.

Abweichend von Art. 58, Ziff. 21 des FDR sind für die zwischen den Stationen

Zürich H.B. - Feldbach

stattfindenden Kreuzungsverlegungen keine Karten abzugeben
(für Feldbach nur an Züge nach Uerikon).

4. Fahrberechtigungssignal.

Abweichend von Art.13, Ziff.2, lit. a des FDR unterbleibt das Fahrberechtigungssignal bei Kreuzungsverlegungen zwischen den Stationen Zürich H.B. - Feldbach.

Das Streckenpersonal ist von der Kontrolle der Fahrberechtigung der Züge enthoben. Es hat dagegen den Zugverkehr zu seiner eigenen Orientierung nach wie vor zu verfolgen und sich ausstehende Züge zu merken.

5. Ausserordentliche Halte.

Sofern die Bahn zur Weiterfahrt frei ist, unterbleiben auf den in Ziff.3 erwähnten Stationen (für Feldbach nur für Züge nach Uerikon) ausserordentliche Halte zum Vollzug verlegter Kreuzungen (Abweichung von Art.58, Ziff.23 und 24 FDR).

6. Ausserbetriebsetzung des Streckenblocks.

Wenn der Streckenblock außer Betrieb gesetzt wird, ist gemäß den Allgemeinen Vorschriften über den Streckenblock auf eingleisigen Strecken (ADV 155, Art.15, Ziff.5, Anfrage und Zusicherung freier Bahn) zu verfahren. Die Anfrage und Zusicherung freier Bahn ersetzt die Funktion des Streckenblocks. Die Anordnungen gemäß den vorstehenden Ziff.2-5 bleiben dabei unverändert in Kraft.

Nachdem Karten für Kreuzungsverlegungen nicht mehr abgegeben werden, ist diesem vereinfachten Verfahren die größte Aufmerksamkeit zu schenken und das beteiligte Personal bei Kreuzungsverlegungen über alle Anordnungen zuverlässig zu verständigen. Vorschriftswidrige Eingriffe in den Streckenblock sind unbedingt zu unterlassen. Bei Ausserbetriebsetzung des Streckenblocks ist das hierfür vorgeschriebene Verfahren genau zu befolgen.

Der Direktor des Kreises III:

H e s s .

Zugunglücke

Die Eisenbahn gilt als sicheres Verkehrsmittel, trotzdem kann es zu Zwischenfällen kommen. Zugunglücke entstehen wegen Nichtbeachtung der einschlägigen Vorschriften oder durch menschliches Versagen.

Bei einem Rangierunfall auf dem Bahnhofgelände Uetikon gab es erheblichen Sachschaden, Menschen wurden glücklicherweise nicht verletzt.

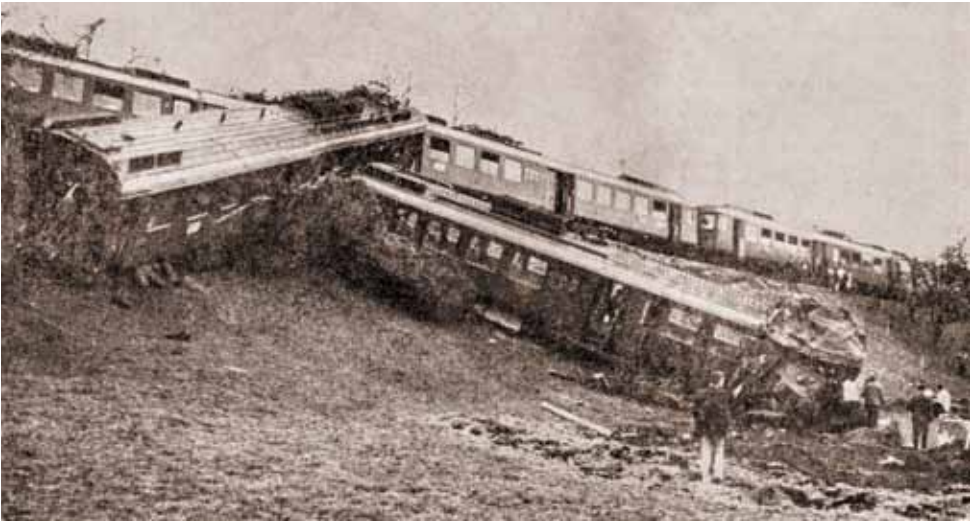
Beim Personenverkehr ging das Jahr 1971 als das Unglücksjahr der rechtsufrigen Zürichsee-Bahnlinie in die Geschichte ein. Am 18. Januar prallten zwischen Herrliberg-Feldmeilen und Meilen auf der Strecke zwei Goldküstenexpresszüge (RABDe 12/12) zusammen. Bei diesem schrecklichen Unglück starben sechs Personen und 17 wurden verletzt. Am 25. März des gleichen Jahres stiessen zwei RABDe 12/12 bei der Ausfahrt in Uerikon Richtung Feldbach zusammen. Wiederum gab es Verletzte und es entstand ein hoher Sachschaden. Im Nachgang entbrannte eine heftige Diskussion, wie sicher der zeitlich knapp bemessene Taktfahrplan sei und ob es genüge, nur einen kleinen Teil der Bahnlinie als Doppelspur auszubauen.

*Rangierunfall
in Uetikon*





Zugunglück vom 18. Januar 1971 in Feldmeilen



Zugunglück vom 25. März 1971 in Uerikon

Wetzikon-Meilen Bahn WMB (1903 – 1950)

Im zu Ende gehenden 19. Jahrhundert genossen die Bahnen ein grosses Ansehen in der Bevölkerung und es entstanden viele lokale Verbindungen, die den Charakter eines Trams aufwiesen. Die Wetzikon-Meilen Bahn WMB wurde wegen der topographischen Verhältnisse als Schmalspurbahn gebaut und am 3. Oktober 1903 in Betrieb genommen. Im Volksmund wurde sie liebevoll «Wurst mit Brot Bahn» genannt.

Streckenführung der WMB



Kosten der Wetzikon-Meilen Bahn

Für die Strecke Meilen Schiffstation-Bahnhof-Bahnhofstrasse-Seestrasse-Dollikon-Dollikerstrasse-Uetikon-Tramstrasse-Männedorf-Allenberg-Müehlhölzli-Langholz-Oetwil-Grüningen-Ottikon-Gossau-Wetzikon-Kempton gelten die folgenden Eckdaten:

Investitionskosten	1,95 Mio. Franken für 22,5 km Betriebslänge (Streckenführung, Wagenmaterial, Bahnhöfe etc.)
Bahnhöfe	6 Bahnhöfe, alle gleiche Architektur
Haltestellen	32 Haltestellen
Kunstabauten	2 Brücken (1 oberhalb Stäfa, 1 in Wetzikon) 1 Unterführung in Dollikon
Kostenanteil Kanton	500'000 Franken
Kostenanteil Gemeinden	500'000 Franken; Uetikon zeichnete für 30'000 Franken
BBC Baden Anteil	950'000 Franken

Uetikon erhielt auf ihrem Gemeindegebiet ein zweites Bahnhofgebäude im Grosse Dorf





Die WMB im Uetiker Grossdorf

Wagenmaterial

3 Motorwagen, 4-achsig

5 Motorwagen, 2-achsig

2 Gütermotorwagen

3 Personenwagen

5 gedeckte Güterwagen

4 offene Güterwagen

2 Spezialwagen für Salz und Schotter

1 Turmwagen für Fahrleitungsarbeiten

Personal

35 Bahnangestellte bewältigten den Verkehr: Wagenführer, Kondukteure, Stationsvorstände, Maschinisten, Gleisreiniger

Bahnverkehr

Für die 22,5 km lange Strecke benötigte man 1¹/₂ Stunden, da im Durchschnitt alle 590 Meter angehalten werden musste. Pro Tag verkehrten je acht Züge in jede Richtung, dazu kam noch ein Trambetrieb zwischen Wetzikon und Kempten.



Die WMB bei der Dolliker Unterführung

Das Ende der Wetzikon-Meilen Bahn

Ab 1940 zeichneten sich jährliche Defizite ab und eine Sanierung hätte 1,3 Mio. Franken gekostet. Der Kanton Zürich liess ein Gutachten erstellen, das zum Schluss kam, die Wetzikon-Meilen Bahn WMB, die Uerikon-Bauma Bahn UeBB und die Uster-Oetwil Bahn UOeB auf Busbetrieb umzustellen. Viele der betroffenen Gemeinden waren aber damit nicht einverstanden, doch wurde an der denkwürdigen Volksabstimmung des Kantons Zürich vom 26.5.1946 mit 65'000 ja gegen 44'000 nein, den 3 Bähnli der Todesstoss versetzt.



Abschiedsfahrt bei der Station Uetikon Grossdorf

Die letzte Fahrt der WMB fand am 13. Mai 1950 unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung statt.

Uster-Oetwil Bahn UOeB

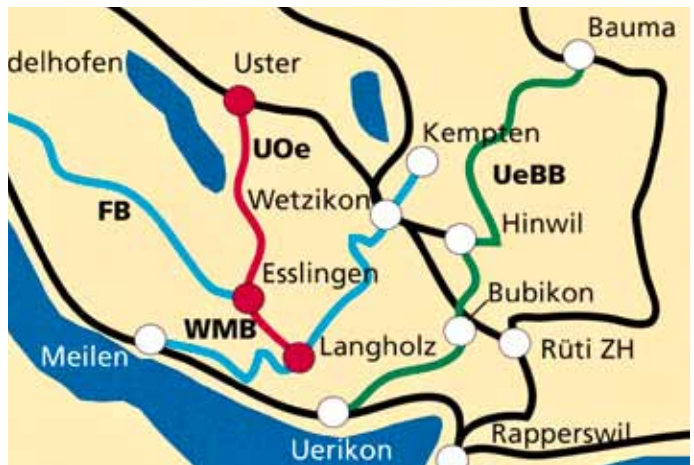
Am 28. Dezember 1905 wurde die «Gesellschaft Elektrische Strassenbahn Uster-Oetwil» gegründet. Der Fahrbetrieb der Strassenbahn wurde am 25. Mai 1909 aufgenommen, gefahren wurde die Strecke zwischen Bahnhofplatz Uster und der abgelegenen Station Langholz oberhalb Oetwil. Die gesamte Strecke betrug beinahe 11 Kilometer, das maximale Gefälle zwischen Langholz und Oetwil wies 61 Promille auf. Im Volksmund wurde die Bahn schon bald liebevoll «Uster-Oepfel Bahn» genannt.

Im Langholz bestand Anschluss an die Wetzikon - Meilen Bahn WMB, aber die UOeB durfte ihre Wagen nicht auf den Gleisen der WMB rangieren, das wurde ihr von der WMB verboten.

Das Rollmaterial war bescheiden und bestand aus 3 Motor- und 3 Personenwagen, sowie 3 offenen und 2 gedeckten Güterwagen.

Ab 1925 machte dieser schmalspurigen Strassenbahn die Autokonkurrenz schwer zu schaffen und trotz massiver Rationalisierungsmassnahmen musste die Betriebsführung an die stets verachtete Wetzikon-Meilen Bahn übertragen werden. Doch alles nützte nichts, denn der Regierungsrat des Kantons Zürich beschloss die Aufhebung der Bahngesellschaft und ab 1949 fuhren die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland VZO mit ihren Autobussen durch die Dörfer.

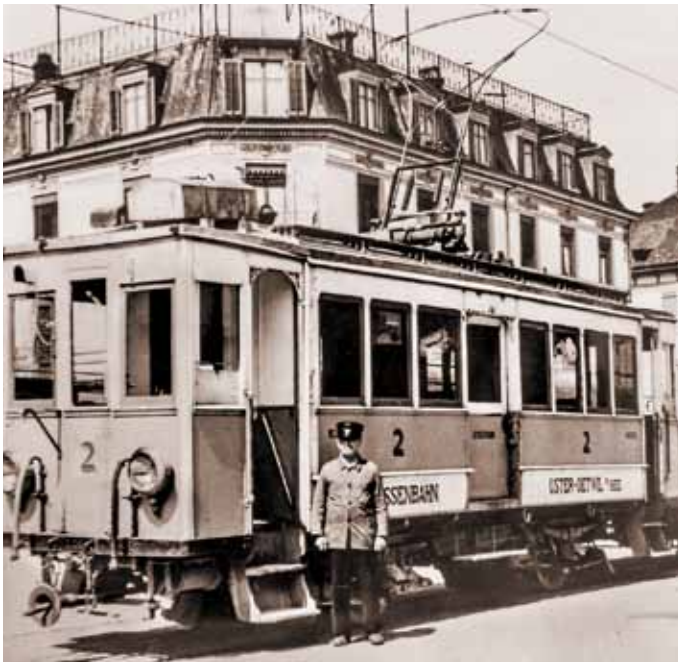
Streckenführung der UOeB





Triebwagen vor dem Bahnhof Uster

Triebwagen in Uster



Uerikon-Bauma Bahn UeBB

Am 1. Juni 1901 wurde die Uerikon-Bauma Bahn UeBB von Adolf Guyer-Zeller als Normalspur-Bahn in Betrieb genommen. Die Bahn, die nicht dem natürlichen Lauf des Verkehrs folgte, hatte in der Bevölkerung bereits zu Beginn ihres Betriebes keinen grossen Rückhalt. Ab 1932 verzeichnete die Jahresrechnung der UeBB nur noch rote Zahlen und die stärkere Autokonkurrenz führte zu ihrem Niedergang. Am 2. Oktober 1948 wurde die Bahnlinie stillgelegt. Im Volksmund erhielt sie bald den spöttischen Übernamen «Ueberbei Bahn».

Streckenführung UeBB

Die Strecke führte von Uerikon - Hombrechtikon - Bubikon - Dürnten - Hinwil - Bäretswil nach Bauma.



Dampftriebwagen Czm 1/2

UeBB ja oder nein?

Als sich im Jahre 1940 abzeichnete, dass die jährlichen Defizite immer grösser wurden, und eine Sanierung von 1,3 Mio. Franken bevorstand, liess der Kanton Zürich ein Gutachten erstellen. Dieses schlug vor, die WMB, UeBB und UOeB auf Busbetrieb umzustellen. Trotz lokalem Widerstand entschied sich eine Volksabstimmung im Jahre 1946 gegen die Weiterführung der Bahnlinie. 1945 wurden die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland VZO gegründet und nahmen am 3. Oktober 1948 den Betrieb auf für die nun stillgelegte UeBB.

Die Gleise wurden vielerorts abgebrochen, nur die Linie von Hinwil nach Bauma blieb bestehen. Seit dem Jahr 2000 ist die Strecke von Hinwil nach Bauma teilweise im Besitze des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland DVZO. Seither fahren auf der fast 6 Kilometer langen Bahnlinie die Museumszüge des Vereins mit grossem Erfolg.

Historischer Dampfbahnzug des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland DVZO



Forchbahn FB

Am 20. Juni 1910 war die Konstituierung der Forchbahn AG FB und Baubeginn. Die Betriebseröffnung der meterspurigen Schmalspurbahn erfolgte am 27. November 1912 mit dem fahrplanmässigen Bahnverkehr zwischen Zürich Stadelhofen und Esslingen. Die Fahrzeit betrug 67 Minuten. Die gesamte Streckenlänge beträgt 16 Kilometer, davon sind 2940 Meter im Besitze der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ.

Schon bald wurde die Forchbahn im Volksmund liebevoll «Tante Frieda» genannt,

1905 löste die Forchbahn eine bestehende Autobuslinie ab, ein für die damalige Zeit eher ungewöhnlicher Vorgang. Ursprünglich brachte die FB vor allem die Milch vom Land in die Stadt, 1966 wurde der Güterverkehr jedoch eingestellt.

Im ersten Geschäftsbericht war zu lesen: *Es ist nun ein neuzeitliches Verkehrsunternehmen ins Leben getreten, welches die Aufgabe hat, den kürzesten Weg von der Stadt Zürich zur Forch und zum Zürcher Oberland zu verbinden.*

In den 1950er Jahren wurden grosse Teile der Strecke von der Strasse auf eine separate Trasse verlegt. Die Forchbahn ist die einzige überlebende Schmalspurbahn am rechten Zürichseeufer, bzw. im Zürcher Oberland. Heute dient sie ausschliesslich den Pendlern in die Stadt Zürich und den Ausflüglern in die Pfannenstiel-Region.

Die Züge der Forchbahn verkehren heute tagsüber im Viertelstunden-Takt und am Abend im Halbstunden-Takt. Seit der Betriebsaufnahme des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV im Jahre 1990 gehört auch die Forchbahn dazu und ist als S 18 in das Netz der S Bahn Zürich integriert.



Ein Nostalgiezug der Forchbahn

Die moderne Forchbahn in Zürich Stadelhofen



Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland VZO

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden viele Bahnprojekte aufgegriffen und verwirklicht. Im Zürcher Oberland wurden drei Bahnlinien gebaut: Die Uerikon-Bauma Bahn (1901), die Wetzikon-Meilen Bahn (1903) und die Uster-Oetwil Bahn (1909). Bereits in den ersten Betriebsjahren zeigte sich, dass die drei Bahnunternehmungen die Erwartungen bezüglich Auslastung nicht erfüllten. Ende der 20er Jahre bis an das Ende ihres Bestehens fuhren alle drei Bahnen massive Betriebsverluste ein. Verschiedene Studien in den 40er Jahren befassten sich mit neuen Verkehrskonzepten für das Zürcher Oberland.

1946 war es dann soweit. Der Regierungsrat legte dem Zürcher Stimmvolk den Antrag vor: Stilllegung der Überland-Strassenbahnen und Ersatz durch Autobusse. Das Stimmvolk stimmte diesem Antrag zu, trotz heftiger Opposition der Oberländer Gemeinden. Im Herbst des gleichen Jahres wurden die Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland VZO, das Unternehmen mit den blauen Bussen, mit Sitz in Grüningen, gegründet. Die Betriebsaufnahme auf dem VZO Busnetz erfolgte am 3. Oktober 1948 als Ersatz für die Uerikon-Bauma Bahn, am 2. Oktober 1949 für die Uster-Oetwil Bahn und am 13. Mai 1950 für die Wetzikon-Meilen Bahn. In den Folgejahren wurde das Streckennetz der VZO kontinuierlich erweitert.

Anlässlich der Gründung der VZO 1948 konnten die mit Holzvergaser ausgerüsteten Alfa-Romeo Sattelschlepper wahlweise für den Güter- oder Personenverkehr eingesetzt werden.

*Sattelschlepper aus der
Gründerzeit der VZO*



2015 beträgt das Streckennetz der VZO 279 Kilometer. Die 53 Buslinien werden mit 40 Standard-, 52 Gelenk-, sowie 4 Kleinbussen betrieben. Insgesamt beschäftigen die VZO 322 Mitarbeitende.

Die einzelnen Weiler von Uetikon werden von drei VZO Buslinien bedient. Die Linie 925 führt vom Bahnhof Meilen über Dollikon in das Grossdorf und Kleindorf zum Bahnhof Männedorf und zeitweise nach Stäfa. Diese Linie wird häufig mit Gelenkbussen bedient. Die Linie 931 führt vom Bahnhof Uetikon über das Kleindorf zum Bergheim. Zu Spitzenzeiten fährt die Linie 932 vom Bahnhof Uetikon über das Kleindorf ins Stötzli. Die beiden letztgenannten Linien können nur mit Standardbussen befahren werden.



*Arbeitsplatz eines VZO Chauffeurs
anlässlich der Gründung 1946 der VZO*

VZO Bus Mercedes Citaro



Verwendete Quellen

- Peter Ziegler, «Uetikon am See – Von den Anfängen bis zur Gegenwart». Herausgegeben von der Gemeinde Uetikon am See, 1983
- Fritz Steiger, «Mis Uetike», 1986
- Werner Neuhaus, «Aus den Annalen der Rechtsufrigen», Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa, 1993
- Werner Neuhaus, «Aus den Annalen der Uerikon Bauma Bahn», Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa, 1978
- Werner Neuhaus, «Aus den Annalen der Wetzikon Meilen Bahn», Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa, 1978
- Werner Neuhaus, «Aus den Annalen der Forchbahn», Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa, 1992
- Albert Bühler, «100 Jahre rechtsufrige Zürichseebahn», Zürcher Taschenbuch, 1997
- Paul Schnorf, «Chemische Fabrik Uetikon 1818-1968», 1968
- Ulrich Geilinger, «Die Geschichte der Chemischen Fabrik Uetikon von 1818 bis 1993», UBV Uetikon Betriebs- und Verwaltungs AG, Hrsg., 1993
- Werner Stutz, «Bahnhöfe der Schweiz», Orell Füssli, Zürich, 1983
- «Rechtsufrige Zürichsee-Bahn», Buchdruckerei L. Gull, Stäfa, 1881
- A. Bürkli-Ziegler, «Die rechtsufrige Zürichseebahn», 1873
- Hermann Dietler, «Expertenbericht Rechtsufrige Bahn», Solothurn, 1877
- Hans. G. Wägli, «Schienennetz Schweiz», Generaldirektion SBB, 1980
- Daniel Vonlanthen, «Durchmesserlinie – Das Wunder von Zürich», AS Verlag, Zürich, 2014
- SBB Nachrichtenblätter, verschiedene Jahrgänge
- Zürichsee-Zeitung, diverse Fotos
- Homepage der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland: www.vzo.ch
- Homepage der Forchbahn: www.forchbahn.ch
- SBB Historic Windisch, diverse Fotos
- Kurt Niederer, Baden, diverse Fotos
- Karl Assey, Uetikon, diverse Fotos
- Stefan Baguett, Foto Forchbahn
- René Lipp, Rapperswil, Foto Nostalgiezug DVZO
- Schifffahrtsmuseum Männedorf

Leihgeber

- Dampfbahnverein Zürcher Oberland, Bauma
- Silvana Külling, Greifensee
- Albert Ackermann, Näfels
- SBB Historic, Windisch
- Jürg Hauswirth, Küsnacht
- Hansruedi Lenzin, Uetikon
- Thomas Lenzin Egg
- HUI Modellbau Ardez
- E. und M. Koller Männedorf

Detailinformationen

- Zentralbibliothek Zürich
- Stadtarchiv Zürich
- Staatsarchiv Zürich

Impressum

Recherchen: *Hansruedi Knopf*

Texte: *Hansruedi Knopf*
Armin Pfenninger

Fotos: *Hansruedi Knopf*

Gestaltung Broschüre: *Ueli Blaser*

Druck: *Feldner Druck AG*

Auflage: *350 Exemplare*
Juli 2016



Öffnungszeiten:
Jeweils am Sonntag von 14.00 bis 17.00 Uhr
Geschlossen vom 25. Dezember 2016 bis 1. Januar 2017