

# *vom Chrampf zum Dampf*

*Uetiker Transportlösungen im Laufe der Zeit*

*2. Ausstellung des Uetiker Museums  
Juni 2003*

# *vom Chrampf zum Dampf*

*Uetiker Transportlösungen im Laufe der Zeit*

*Texte und Bilder zur  
2. Ausstellung des Uetiker Museums  
Juni 2003*

# Dörfer sind wie Bäume

Sie haben Jahrringe, die das Wachstum bezeichnen.

Von der autarken Dorfgemeinschaft, die auf ihren Höfen als Bauern lebten, zu den Zeiten der Fabrikarbeiter und der Autokultur der Pendler hat sich das Dorf in den letzten 200 Jahren in immer rasanterem Tempo gewandelt. Dennoch sind die einzelnen Jahrringe ablesbar geblieben



Kartenausschnitt Uetikon um 1850

- in den Dorfkernen und Weilern, in den Fabrikgebäuden und Kosthäusern, in den modernen Wohnblocks der Pendler, die die früheren Wiesen bevölkern. Mit dem baulichen Wandel einher ging der Wandel der Transportmittel. In enger Verknüpfung hat das wirtschaftliche Bedürfnis nach mehr und schnelleren Transporten nach besseren Verkehrsmitteln gesucht. Die besseren Verkehrsverbindungen wiederum waren der Motor für weitere Veränderungen.





*Die Dampf-Trajektfähre der Nordostbahn (NOB), von 1885 bis 1894 die einzige Schienenverbindung zum Bahnnetz, vor Wollishofen.*

*Original in Bibl. ETHZ unter Nr. 23474*

*Erbauer Escher Wyss & Cie Zürich, Leistung 20 PS, Inbetriebsetzung 10.07.1885,*

*Kaufpreis 70'719 Fr. Verladen sind v.l.n.r. die Güterwagen NOB Kc 3191, VSB*

*So suchte die Chemische Fabrik den Anschluss an das Schienennetz, bevor die Bahn am rechten Seeufer gebaut wurde, durch die Anschaffung des Trajekttschiffs - des ersten in ganz Kontinentaleuropa. Andererseits führte die Eröffnung der Eisenbahnlinien nach erfolgloser Gegenwehr der Schifferleute zu einem fast völligen Zusammenbruch des Schiffverkehrs auf dem Zürichsee. Mobilität steht immer auch im Zusammenhang mit Veränderung. Während in früheren Jahrhunderten die Leute im Dorf lebten und arbeiteten und kaum je nur nach Zürich kamen, überbietet heute die Mobilität und die Veränderung. Geistige Enge und Überwachung weicht der absoluten Beliebigkeit und Gleichgültigkeit. Die rasanten Veränderungsprozesse führen auch zu Gegenreaktionen: das "Dorf" ist populär, man möchte auch weiter in der Geborgenheit einer dörflichen Umgebung leben, obwohl - oder gerade weil viele Aspekte des Dorfes im Rückzug sind.*

*Diesen vielfältigen Prozessen im Zusammenhang mit der Dorfentwicklung - den "Jahrringen des Dorfes" - will diese Ausstellung nachgehen.*



# 1. Dorfstruktur als ablesbare Jahrringe

Jahrringe: 1. Alemannen bis 1818

2. Industrialisierung: Am Beispiel der Chemischen Fabrik Uetikon (heute CU) ab 1818

3. Agglomerationsgemeinde ab 1960; Wachstumsschub ab 1995

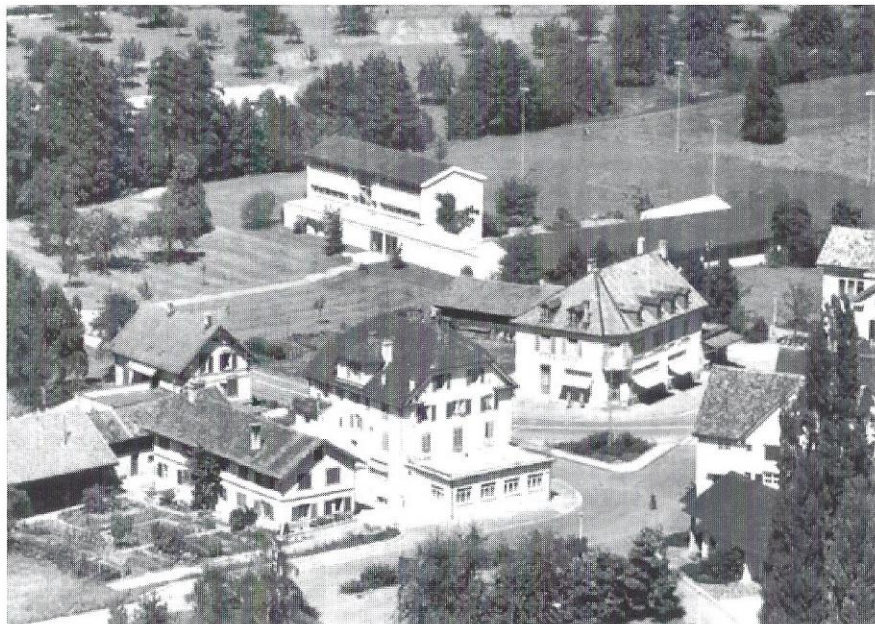
## Erster Jahrring:

Der erste Jahrring geht weit in die Vergangenheit zurück: auf die Landnahme durch die Alemannen. Frühere Besiedlungen durch Pfahlbauer, Eisenzeit, Römer haben keine bis heute bleibenden Spuren hinterlassen. Aber auf die Besiedlung durch die Alemannen geht im wesentlichen die Struktur des heutigen Dorfes zurück; so alt wie Uotinchofa (so heisst Uetikon im ersten schriftlichen Beleg um 1150) ist wohl auch das Gross- und Kleindorf. Uetikon ist also auf Grund der frühen Besiedlung im 7./8. Jahrhundert kein Haufendorf, es fehlt das dörfliche Zentrum wie z.B. in Marthalen oder Stammheim - eben, weil das Dorf sich aus verschiedenen Dorfkernen zusammensetzt. Gross- und Kleindorf sind aber sehr relativ zu sehen: Das Grossdorf war grösser als das Kleindorf. Stattliche Dörfer waren das nie, sondern bessere Weiler mit 10 - 15 Bauernhäusern um 1850.



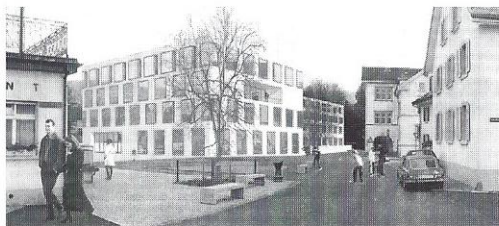
Uetikon Kleindorf

Erst in den letzten Jahren bekommt Uetikon ein Zentrum. Es ist nicht besonders dörflich; aber das Zentrum der Gemeinde mit Kirche, Schulen, Restaurants, Gemeindeverwaltung, Dorfsaal und Einkaufsläden um den Sonnenhof hat den Charakter eines Zentrums mit einer Anhäufung öffentlicher Gebäude und Dienstleitungen. Es befindet sich auch dort, wo die Gemeinde Uetikon ihren politischen Ursprung hat: 1682 gelang es, eine eigene Kirchengemeinde zu werden und die neue Kirche auf der Rütihalde zu bauen. Ein Meilenstein auf dem Weg zu einer selbständigen Gemeinde, denn Kirche und Schule waren das Zentrum öffentlicher Tätigkeit in früherer Zeit; der Pfarrer war Mitglied des "Stillstands" und auch später bis 1860 Präsident der Schulpflege.



*Sonnenhofplatz ca. 1963*

*Der Versuch, mit einem Gemeindehaus vis à vis dem Restaurant Sonnenhof das Zentrum weiter aufzuwerten, ist im Januar 2003 gründlich misslungen. Das Projekt wurde als zu wenig dörflich empfunden- und mit dem neuen Schulhaus von der Gemeindeversammlung bachab geschickt.*



*Zentrumsprojekt "Corso" 2003*

*Uetikon ist schmal und zieht sich bis fast zum Vorderen Pfannenstil hinauf; dementsprechend ist der Ansatz der Besiedlung höher oben als in den meisten Seegemeinden; am See unten sind keine grösseren Bachdelta, wie in Meilen oder Horgen; d.h. es war vermutlich sumpfig und schilfig - kein guter Baugrund. Später erfolgen Rodungen weiter oben, darauf verweisen Namen von Weilern wie "Grüt", und Landschaftsbezeichnungen wie "Brand" und "Rüti". Auf ebenfalls sumpfige Stellen verweisen "Rossweid", "Birchweid" und "Binziger" (von Binse).*

*Wie die Uetiker sich in dieser Gemeinde bewegt haben, was sie transportiert haben, welche Hilfsmittel sie dazu gebraucht haben, soll anhand des Kleindorfes und des Bauerhofes Steiger beschrieben werden.*



## Zweiter Jahrgang: Industrialisierung

Mit der Gründung der Chemie Uetikon (1818) erfolgt der Eintritt Uetikons in die Industriegeschichte. Ab 1850 ist die "Chemische" ein bedeutendes Unternehmen von europäischem Rang. Die Familie und ihre Direktoren dominieren das Bauerndorf, setzen sich aber auch für das Wohl der Gemeinde ein. Sie stellten ab 1901 die Schulpflegepräsidenten und schenken das Land für die meisten Schulhausbauten, sie stifteten das Gemeindehaus, spendeten namhafte Summen für die Wäckerling-Stiftung und bauten das Wohlfahrtshaus, eine alkoholfreie Wirtschaft mit Saal und Kindergarten.



1850: Der Ausschnitt aus der Wild-Karte zeigt einen langgezogenen Weiler entlag dem Kleindorfbach, im oberen Teil am Abhang, unten in der Terrasse liegend. Der Weiler schneidet eine halbkreisförmige Lücke in das ausgedehnte Rebgebiet.



1922: Auffällig ist der Rückgang des Rebgebiets. Trotz Tramstrasse und Wäckerlingstiftung hebt sich der alte Kern des Kleindorfs mit seinen Bauernhäusern deutlich von den umliegenden Wiesen, Äckern und dem Rebland ab.



Wichtige Firma: Kipper-Wirz. Transportwesen: Vielfältige neue Verkehrsmittel, S. Kapitel 2.

Trotzdem war Uetikon noch vor 30, 40 Jahren ein bäuerlich geprägtes Dorf, wie das die Zeichnungen und Gemälde von Fritz Deringer, der hier geboren wurde, zeigen.

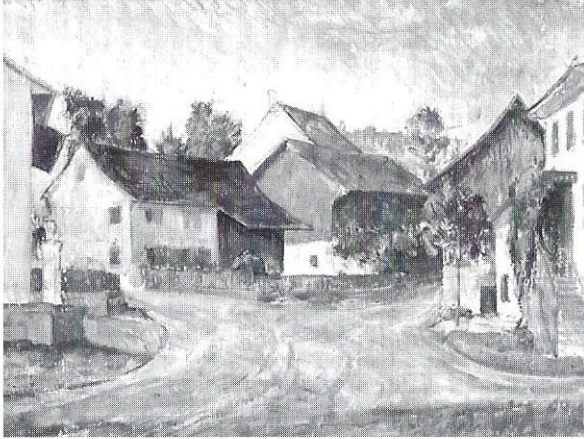


Bild Kleindorf von Fritz Deringer

### *Dritter Jahrring:*

*Uetikon wird eine Pendlergemeinde der Agglomeration Zürich. Dies bezeichnet das Ende des Dorfes als bäuerlich-gewerbliche Einheit von Wohnen und Arbeiten. Nicht das es das nicht mehr gibt; aber die typischen Neuzuzüger arbeiten nicht in Uetikon. Ein erster Wachstumsschub erfolgt in den 70er Jahren, dann ein zweiter noch intensiverer ab 1995. Da steigt die Bevölkerungszahl von 3900 auf 5300 Einwohner in acht Jahren. In der heutigen Bauzone ist noch Platz für 1000 weitere Einwohner - nicht eingerechnet Uetikon West, das Areal der Chemischen Fabrik Uetikon gegen Meilen, das aber erst noch umgezont werden müsste.*

*Den ersten Jahrring betrachten wir etwas näher am Beispiel des Kleindorfs und des ehemaligen Bauerhofes Steiger.*

## *2. Das Kleindorf*

*Das Kleindorf ist einer der alten Siedlungskerne Uetikons, angelegt durch die Alemannen zur Zeit der Landnahme. Das bedeutet, dass wahrscheinlich schon vor über 1000 Jahren (im 8. Jahrhundert) hier Land gerodet und Häuser gebaut wurden (Peter Ziegler, Uetikon am See, S. 15 f). Wie diese frühe Siedlung ausgesehen haben mag, darüber kann man allerdings bloss spekulieren. Die Häuser, die heute noch den alten Dorfteil bilden, stammen mehrheitlich aus dem 18. Jahrhundert. Das einzige, was aus früherer Zeit überhaupt überliefert ist, ist ein - scheinbar - flüchtiges Wort: der Name Kleindorf. Aus der Endung -dorf kann man das mutmassliche Alter der Siedlung ableiten - und zugleich die Grösse der Siedlung ohne Schwierigkeit*

feststellen: Dorf hatte nämlich früher die Bedeutung von "Weiler". Noch um 1850 umfasste das Kleindorf kaum mehr als ein Dutzend Wohnhäuser und etwa gleichviel Scheunen und Ställe, wie ein Blick auf die Wild-Karte zeigt, Nicht um ein Dorf im heutigen Sinn also handelt es sich beim alten Kleindorf, sondern um einen verschlafenen Zürichseeweiler, der zusammen mit mehreren andern grosseren und kleinern Weilern später die Gemeinde Uetikon bilden sollte.

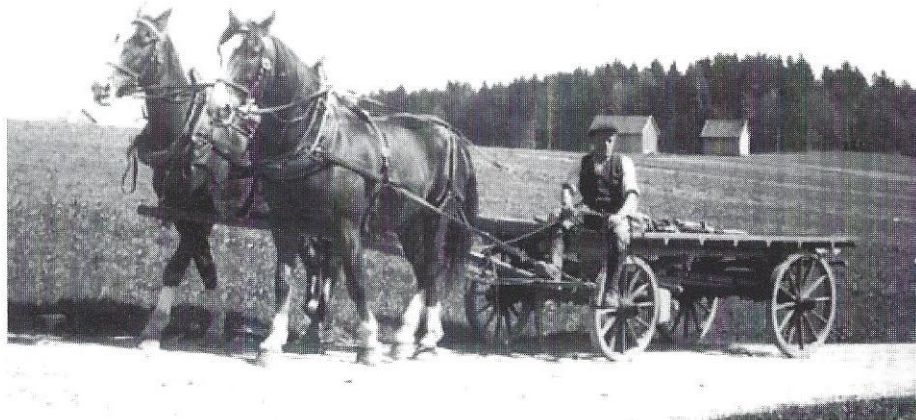


*Haus Tschumper Reblauben*

## *Ländliche Idylle vor 50 Jahren*

*Wer schon vor 40 Jahren im Kleindorf wohnte, erinnert sich noch an die vier Bauernhöfe, die das Bild des Kleindorfs prägten. Als letzter ist der Betrieb der Wäckerlingstiftung verschwunden. Dies belegt die einschneidende Veränderung in den letzten Jahrzehnten: die Wandlung vom bäuerlichen Weiler zum Wohnquartier. In der Tat findet man noch heute bei den meisten älteren Häusern Hinweise darauf, dass sie einst Bauernhäuser waren. Neben umgebauten Scheunen findet der aufmerksame Beobachter auch typische, teilweise durchbrochen Kellertüren, die geräumige Weinkeller verbergen. Wie der "Weingarten" der Wäckerlingstiftung erinnern sie an die grosse Bedeutung, die der Rebbau in früherer Zeit besass. Noch vor 50 Jahren haben fast alle Bauern im Kleindorf eigene Rebparzellen bewirtschaftet.*





*Max Streuli mit seinem Fuhrwerk im Gibisnüt*

*Es ist nicht einfach, sich das Leben jener Zeit vorzustellen. Ältere Einwohner erinnern sich aber noch gut daran, dass statt Autos und Lastwagen Kuh- und Pferdegespanne durch die engen Strassen fuhren. Was für eine Attraktion muss es gewesen sein, als das erste Auto des Arztes Hugentobler in den dreissiger Jahren durch die Uetiker Strassen fuhr!*

*Im untern Dorfteil holten die Anwohner ihr Gartenwasser direkt aus dem Kleindorfbach, der offen der Strasse entlang floss. Am Abend lieferten die Bauern ihre Milch in der Milchhütte ab. Zur gleichen Zeit konnte man dort frische Milch, Butter und Käse erhalten. Um die Versorgung des Quartiers war es zu jener Zeit überhaupt besser bestellt: Neben der Bäckerei gab es zwei Lebensmittelgeschäfte im Kleindorf! Mit den Gütern des täglichen Bedarfs konnte man sich also eindecken, ohne einen Schritt aus dem Kleindorf hinausgehen zu müssen.*

*Beim Bäcker konnte man nicht nur sein Brot holen, er brachte es auch nach Hause. Ältere Uetiker sehen noch das Bild des Bäcker Meier im Kleindorf, der mit diversen Vehikeln sein Brot austrug. Bei ihm konnte man auch Wähen backen, die damals bei den meisten wöchentlich auf dem Speisezettel standen. Man schickte dem Bäcker eine grosse, flache Zeine, mit dem Wähenblech, das bereits belegt war mit dem Teig und den Früchten. Margrit Annaheim mag sich noch gut erinnern, wie sich die Geschwister Campolongo mit der frisch gebackenen Wähe die Kleindorfstrasse hinaufbewegten. Die beiden Mädchen, Ursina, die grössere und die kleine Margrit, trugen auf beiden Seiten die Zeine, wodurch diese in gefährliche Schiefelage geriet. Hans, der der Kleinen eigentlich helfen sollte, übte derweil "Böckligumpis" über die Randsteine, die damals die Abgrenzung zum Kleindorfbach-Tobel hin bildeten.*





Milchmann Edwin Zollinger



Beck Meier

Da man praktisch alles zu Fuss erledigen musste, war Mobilität kleiner geschrieben als heute, das Leben spielte sich zu einem viel grösseren Teil im Quartier ab, in dem man wohnte, einkaufte, arbeitete. Bis weit ins 20. Jahrhundert war für manche Leute eine Reise nach Zürich ein aussergewöhnliches Ereignis.



Gruss aus Zürich 1897



Gruss aus Zürich 1898

### 3. Ehemaliger Bauernhof Steiger

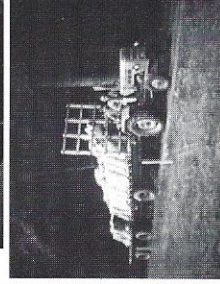
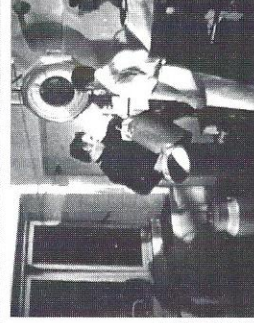
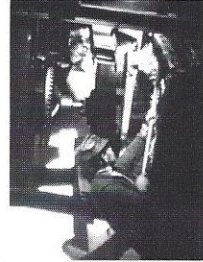
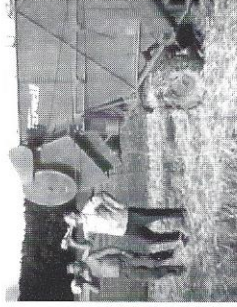
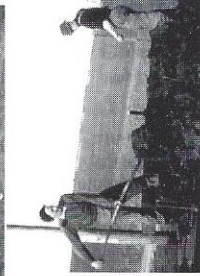
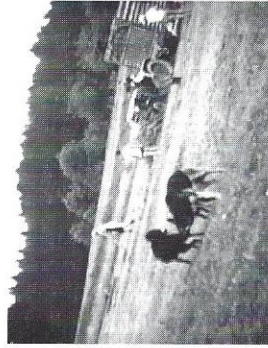
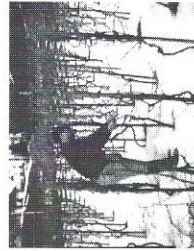
Am südlichen Eingang des alten Kleindorf liegt das stattliche Bauernhaus der Familie Steiger von 1824, ein massiver Steinbau mit angebautem Ökonomieteil, Terrasse und Scheune mit Stallteil (heute Wohnhaus).



Bauernhaus Steiger im Kleindorf

Heute mitten in der Bauzone gelegen, stand das Bauernhaus früher auf dem eigenen "Blätz" Land von etwa 4000m<sup>2</sup>, auf dem verschiedene Obstbäume (vor allem Birnen- und Apfelbäume) standen und etwas Getreide angebaut wurde. Auf dem "Pflanzblätz" wurden Gemüse und Kartoffeln gepflanzt, der Ziergarten ums Haus, der Stolz der Bäuerin. Gras und Heu für die bis 35 Kühe stammte auch von dort sowie von der Parzelle auf der Linde und zwei weiteren im Heiriberg, fast zuoberst in der Gemeinde. Dort steht auch eine Feldscheune für's Heu. Sonst wurde alles, was Wald, Wiesen und Äcker hergaben, auf dem eigenen Buckel, mit Tausen, Chräzen, mit "Bären" für Gras und Mist und mit Wagen hergeschafft und ausgetragen. Vor allem die Waldparzellen im Binziger und auf dem Vorderen Pfannenstil brauchten früher aufwändige Fussmärsche und Fahrten. Transportiert wurde dabei, bevor der erste Traktor in der Nachkriegszeit angeschafft wurde, mit Kuhgespannen. Das war nicht wenig; der Bauernhof ist als ökonomisches Zentrum mit weitgehender Selbstversorgung nicht nur Arbeitsplatz, sondern auch Vorratslager für alles, was Garten, Acker- und Viehwirtschaft hervorbrachten.







## *Schluss:*

*Die zunehmende Motorisierung machte das Leben der Bauern einfacher; die Transporte mit dem Traktor, Mähmaschinen, Jauchepumpen, Druckfässer, Motorsägen etc. - sie alle haben den Alltag eines Bauern einschneidend verändert - von einem Handarbeiter zu einem "Maschinisten", der ungleich grössere Flächen bewirtschaften muss, um sein Auskommen zu erwirtschaften. So sind die Bauern "vegrationalisiert" worden, da für die Produktion der Nahrungsmittel heute nur noch ein kleiner Teil der Bevölkerung nötig ist. Zugleich erlaubte der Ausbau der Eisenbahn im 19. JH. den massenhaften Import billiger Güter aus der halben Welt. Auf den Wiesen und Feldern, die früher die Existenz der sie bewirtschaftenden Bauern darstellten, stehen heute die Wohnhäuser von Leuten, die ihren Verdienst meist in ganz anderen Branchen verdienen und das erst noch auswärts, irgendwo in der Region Zürich - auch das eine Folge der schrumpfenden Distanzen infolge immer besserer Verkehrsverbindungen.*



*Haus Huber im Binziger*

## *Mangelnder geistiger Austausch*

*Alteingesessene und neu Zugezogene verteidigen das Dorf bisweilen verbissen gegen die Zerstörung, schauen machtlos der fortschreitenden Überbauung zu; Neuzugezogene ziehen in ein Dorf, wo man noch "Grüezi" sagt. Aber was war das für ein Dorf früher; als es noch ein Dorf war, wie haben die Leute gelebt? Haben sie das Dorfleben ebenso geschätzt? Man weiss davon wenig. Sicher ist, dass der Austausch an Informationen nur einen Bruchteil dessen ausmachte, was heute in der Informationsgesellschaft der Fall ist. Neuere Untersuchungen belegen, dass noch vor den ersten Postkursen durch die Thurn und Taxis (ab 1490) Nachrichten durch Kurierdienste übermittelt wurden. Solche aufwendigen Netze wurden aber v.a. in Kriegszeiten aufgebaut. (5, S. 322ff.) Zudem: Von diesen Informationen profitierten die Herrschenden in Zürich; aufs Dorf hinaus wird nicht allzu viel gelangt sein. Die wichtigste Informationsquelle ist bis in die Neuzeit die Bibel geblieben, deren "Aktualität" im Sinn der anhaltenden Wirkkraft und Gegenwart der christlichen Zeit in den wiederkehrenden Festlichkeiten und Abbildungen gegenwärtig war.*

## Ein verschlafenes Kaff

So war Uetikon wohl lange Jahrhunderte ein verschlafenes Kaff, langweilig bis zur Verzweiflung, nichts als Wiesen, Sümpfe, Sumpfwiesen, Obstbäume, Reben, Wald. Ein paar Häuser. Keine Nachrichten, als was das Marktschiff von Zürich her brachte.

Die Neuzuzüger gelten als Hintersässen, Zweitklassebürger - Zeichen einer Gesellschaft, die der Mobilität abgeneigt ist, das Fremde als Eindringling betrachtet. Dafür der Dorfklatz über das Benehmen der Nachbarin, der lieben Verwandten und Bekannten im "Dorf". Nach der Arbeit die Woche durch die obligatorische Predigt vom Pfarrer am Sonntag. Tanz und andere Lustbarkeit war im sittenstrengen Kanton Zürich verpönt; Ausschweifungen wurden nach der Predigt in der Kirche der versammelten Dorfgemeinde kundgetan. 1628 wird von der Obrigkeit verkündet: Es "soll jeder Pfarrer am ersten Sonntag im Monat nach der Predigt Geschworene und Ehgaumer ‚stillstahn‘ heissen und fragen, ob keiner in der Gemeinde wäre, der sich vor ihnen verantworten müsse." Worauf sie dann die echten und vermeintlichen Sünden vorbrachten. So musste sich rechtfertigen, wer den Kirchgang mehrmals versäumte. Vom dörflichen Mief, in dem Enge und Kontrolle zu Hass bis zur buchstäblichen Vernichtung umschlagen, zeugen auch die Hexenprozesse. Franz Rueb stellt in seinem Buch "Hexenbrände" fest, dass im Kanton Zürich am meisten Hexen im Bezirk Meilen verbrannt wurden. Der Grund ist einfach: Das enge Auf-einander-Wohnen und -Leben, die dörfliche Kontrolle im Einklang mit miesen Lebensbedingungen schüren Neid, Missgunst und Argwohn.

Einziger Lichtblick: Die Feiertage mit ihren Bräuchen, mit Osterchüechli und Schüblig am Schübligziischtig, die das Jahr angenehm unterbrechen und der See, die Lebensader, die Verbindung nach Zürich und in ferne Länder.



Tramstrasse

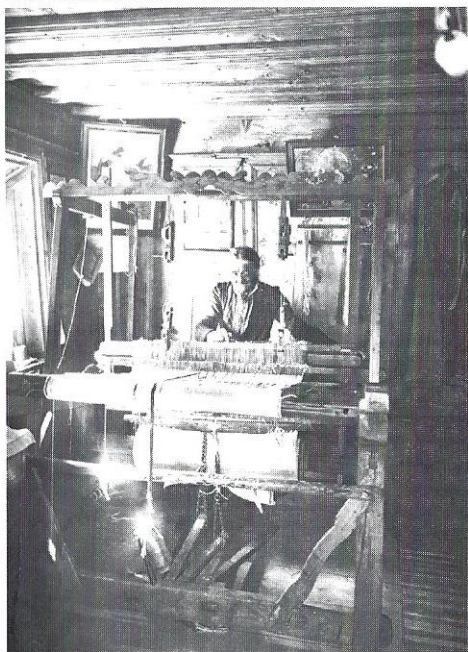


## 4. Die Industrialisierung

*Der Schritt hinaus aus der Autarkie*

*Die Familie als autonome Einheit, die sich selber versorgen konnte, bewegte sich kaum aus dem inneren Kreis der eigenen Wohnstätte hinaus. Es war kein Bedürfnis vorhanden, ausserhalb dieser Wirkungsstätte etwas anderes zu suchen. Die Landbevölkerung hatte ohnehin wenig Rechte. Der Handel war ihr verboten. Das Gemeindewesen interessierte sie nicht sonderlich, da ohnehin der von der Stadt bestellte Landvogt bestimmte, was gemacht werden durfte. Man mischte sich nicht ein in die Politik.*

*Zur Zeit der französischen Revolution sickerten aber doch allmählich Gedanken über Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit in die Landschaft hinein. Im Geheimen bildeten sich Gesellschaften, die die neue Zeitströmung diskutierten. Man fand dabei, dass man sich doch vom Joch der Stadt entbinden müsste. Und man kramte die alten Waldmannschen Briefe hervor, die vor Jahrhunderten schon der Landbevölkerung gewisse Rechte einräumten. Die Stäfner waren da die Vorreiter und verfassten an die Stadt Zürich ein Memorial - eine Bittschrift - , in dem sie eine Kantonsverfassung, die Handels- und Gewerbefreiheit, die Aufhebung der Zehnten und die Wiederherstellung der alten Dorfrechte forderten. Das bewog viele bisher murrend die Abgaben entrichtenden und in der Freiheit eingeschränkten Landbewohner, sich im Gemeindewesen zu betätigen. Plötzlich hatte man einen Grund, sein Heimwesen zu verlassen, mit den anderen Dorfbewohnern zu diskutieren.*



Heimarbeit Weben

Den Anspruch auf politische Mitbestimmung, der im Memorial erhoben wurde, beantwortete die Obrigkeit sehr ungnädig mit einer militärischen Besetzung von Stäfa und der Bestrafung der "Aufrührer".

Mit dem Aufkommen der "industriellen" Heimarbeit musste man seine Stube öffnen für den Webstuhl. Und jemand brachte das Garn und holte das Tuch ab. Man musste mit anderen vergleichen können, wie sie es machten. Die Bauern wiederum produzierten nicht mehr nur für sie alleine, sondern sie hatten den Auftrag, auch die Stadt mit landwirtschaftlichen Produkten zu versorgen. Das hiess, sie mussten ihre Ware zusammen mit anderen auf dem Märtschiff, das in Uetikon jeden Donnerstag in die Stadt fuhr, nach Zürich fahren. Gegenüber der bisherigen Isoliertheit galten die Marktleute schon fast als Nomaden. Der gewöhnlich Sterbliche ging nur wenige Male in seinem Leben in die Stadt.

Diese Entwicklung erfasste auch die Gemeinde Uetikon, auch wenn ihre Bevölkerung nicht an vorderster Front gegen die Vorherrschaft der Stadt Zürich aufstand. 1787 zählt man in Uetikon bereits 144 Baumwollspinner und 123 Webstühle für Mousseline (aus Wolle und Baumwolle gemischter Stoff). 267 Heimarbeiter verdienten so in der Textilindustrie (in der frühen Form des Verlagswesens mit Heimarbeit) ihr tägliches Brot. Bei einer Gesamtbevölkerung von 1068 Einwohnern war Uetikon also schon damals eine von der "neuen Zeit" - der Epoche der Industrialisierung- geprägte Gemeinde. (1, S. 76)

Obwohl viele dieser Heimarbeiter noch Kleinbauern mit einer Kuh, ein paar Schweinen und Geissen im Stall waren, nimmt die Bedeutung der Selbstversorgung ab. Die Heimarbeiter verdienten Geld und mussten sich dafür die Nahrungsmittel im Dorf beschaffen. Ohne Weizen kein Brot - also wurde man Kunde vom Bäcker. Ohne Vieh keine Milch, keine Butter, kein Käse, kein Fleisch. Man musste sich in die Milchhütte begeben und zum Metzger. Das gab ein Geläuf. Ein von der Änderung der Lebensweise verursachtes Geläuf.

## Umwälzungen in der Politik

Vier Jahre nach dem Memorial war es so weit: die französischen Truppen waren praktisch kampflos in die uneinige Eidgenossenschaft einmarschiert und mit ihnen kamen die Neuerer und Revolutionäre wie Ochs und Pestalozzi. Fünfzig Jahre vor dem Bundesstaat von 1848 entsteht zum ersten Mal die Schweiz als Staat mit Regierung, Verfassung und Staatsgebiet, nach französischem Muster als Einheitsstaat und politisch völlig von Frankreich abhängig. Die früher selbständigen Staaten, die Kantone, werden degradiert zu blossen Verwaltungsbezirken.

Überall werden Freiheitsbäume errichtet, alles, was die Stäfner vier Jahre zuvor gefordert haben, wird Realität; ein Staat mit Verfassung, mit Handels- und Gewerbefreiheit, mit Gleichberechtigung der Bürger, mit Gewaltentrennung und allgemeiner Steuerpflicht. 1799 wird der Franken als



Einheitswährung eingeführt. (2; Bd.1, S. 153ff., S.159, S.176)

Andrerseits haben sich die Franzosen als brutale Eroberer von Stans, als Plünderer des Staatsschatzes in Bern und Zürich demaskiert, die Helvetik endet in einem Durcheinander von Putschversuchen und bürgerkriegsähnlichen Unruhen, in deren Verlauf etwa der eidgenössische General Andermatt Zürich unter Artilleriebeschuss nimmt. Gescheitert ist die Helvetik aber an den ungelösten Finanzfragen. Sie hob zuerst die Feudallasten auf, Schulen, Pfarrer und Fürsorge verloren damit ihre Einnahmen. Da die Reform des Steuerwesens nicht vom Fleck kam, musste man diesen Entscheid zurücknehmen. Damit verlor man aber die Unterstützung der Bauern. Wenn man weiss, dass die Zehntherrn sich gegen die Einführung neuer Bebauungsmethoden wie dem Kartoffelanbau wehrten, weil sie dann die Zehnten als ertragsabhängige Steuern neu berechnen mussten, kann man ermessen, wie sehr die "Zehnten" alle Neuerungen behinderten. (2, Bd.1, S. 153 f.)

Diese Umwälzungen machten sich auch in Uetikon bemerkbar. Neu wird die Einwohnergemeinde geschaffen, in der die früheren Hintersässen gleichberechtigt sind. Statt des "Stillstands" heisst die Gemeindebehörde jetzt Gemeinderat (oder "Munizipalität"). Auch in Uetikon weicht die anfängliche Beigeisterung über die Befreiung der Ernüchterung. Requisitionen und Plünderungen der einquartierten Truppen - nach den Franzosen ziehen die Österreicher durch - belasten die Haushalte und die Gemeinde, die sich gezwungen sieht, neue Steuern einzuziehen. Das politische Leben in der Gemeinde ist polarisiert. Nachdem man 1798 das Wappen des Standes Zürich und des Grossmünsterstiftes entfernt hatte, und den Hahn auf dem Kirchturm grün, rot und gelb bemalt hatte, schlug die Stimmung 1799 zugunsten der einmarschierenden Österreicher um. Der franzosenfreundliche Agent Knabenhans (der Beauftragte des Statthalters) ergriff die Flucht. Es gab aber noch einige Leute, die zu den Franzosen hielten. "Aber sie schweigen und sind der Verachtung aller ehrlichen Leute ausgesetzt", schreibt Pfarrer Brennwald nach Zürich. "Das sehen sie ein und schämen sich. Ein einziger ist, der etwa in den Stunden seiner Trunkenheit Worte fallen lässt, die seine Anhänglichkeit an die Franken zu verstehen geben." (1, S117ff, 120.) Geradezu beispielhaft, wie der Pfarrer die abweichende politische Meinung diffamiert; es genügt nicht, dass er diese Leute verachtet, sie sehen es sogar selbst ein und schämen sich ihrer ehrlichen politischen Meinung. Einige Zeit später kehrt mit den französischen Truppen auch Agent Knabenhans zurück. Es fällt zunehmend schwer, die nötigen Behördenmitglieder zu finden. 1802 wollen die Mitglieder der Gemeindebehörden zurücktreten, aber an der einberufenen Versammlung nehmen nur 11 Aktivbürger teil, eine Wahl ist nicht möglich. Auch das ein Zeichen des schlechten politischen Klimas. In der Mediation ab 1803 können nur noch Begüterte noch Reichere wählen, der Munizipalrat heisst definitiv Gemeinderat und der Agent

Gemeindeammann. Wie der Weibel vor 1798 wird er von der Obrigkeit direkt bestimmt. (1., S.125f.)

Mit der Restauration verschwindet die Schweiz als Staat wieder und wird zum Bündnissystem der souveränen Kantone. Das hat zur Folge, dass der Franken als Landeswährung abgeschafft wird, die Handels- und Gewerbefreiheit verschwindet und Binnenzölle den Handel verteuern.

## Umwälzungen beim Verkehr

In der Schweiz jener Zeit gab es nicht nur kantonale Strassen- und Brückenzölle, sondern auch regionale und lokale. "Wollte man eine Ware aus dem Vorarlberg nach Lyon transportieren, so mussten diese kumulativen Zölle und Gebühren den Transport so verteuern, dass der geographisch längere Weg um den Bodensee nördlich an Basel vorbei der billigere war - das Nachsehen hatten die Transporteure der damaligen Zeit, die Fuhrleute." (2, Bd.3 S. 161) Da sich die Kantone wesentlich mit diesen Geldern finanzierten, war eine Abschaffung unmöglich, umso mehr, als es ja gar keine eidgenössische Regierung mehr gab, die das in allen Kantonen hätte durchsetzen können. Weitere Handelshindernisse waren die Konsumsteuern, die wie Schutzzölle auf die von andern Kantonen importierten Waren wirkten. So hatten die Waadtländer, die ihren Wein nach Bern verkaufen wollten, dort zuerst diese Steuer zu entrichten - auch das ein Rückschritt in der Handels- und Gewerbefreiheit.

Auf die Probleme des Transports auf den oft ungenügenden Strassen weist folgendes "Manual" des Regierungsrats hin:

Regierungsrathsmanual vom 24sten October 1838

Zedel an das Finanzdepartement.

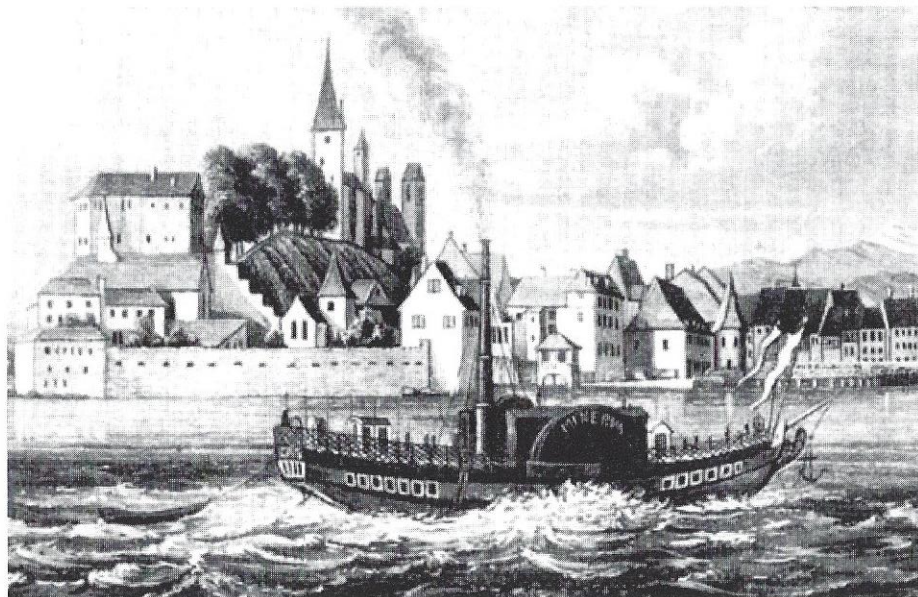
Auf Ihre Anzeigen, dass die Postkutschen häufig zu beträchtlichen Geldsendungen benutzt werden, worunter letzthin sich einzelne sogar auf 100 000 bis 200 000 belaufen haben, und dass die Fuhrwerke unter solcher Last, die sie über die gewöhnliche Fracht hinaus aufnehmen, bedeutend leiden, besonders wenn diese grossen Summen in Fässern verpackt aufgeladen werden, hat der Regierungsrath Auftrag und Vollmacht zu ertheilen beschlossen, die nöthigen Vorschriften aufzustellen, dass Summen über 1000 Brabänterthaler oder Fünffrankenthaler oder über einem zu bestimmenden Gewicht in mehrere Groups vertheilt werden sollen, ansonst die Post nicht gehalten sei, dieselben zur Spedition zu übernehmen.

## Zeit der Dampfschiffe

Kein Wunder, dass der Transport auf dem Schiff dem Landweg vorgezogen wurde. Der Siegeszug der Dampfschiffahrt in der Schweiz ist umso leichter zu verstehen, als diese Schiffe die damals sensationelle Geschwindigkeit von fast 13km/h erreichten. 1823 soll das erste Schiff auf dem Genfersee verkehrt sein, ab 1835 fährt die Minerva, das erste eiserne Dampfschiff in Zentraleuropa, auf dem Zürichsee. Es konnte 500 Personen an Bord nehmen und Güter transportieren.



Da es in der ersten Zeit schwierig war, dicke Dampfkessel mit genügender Festigkeit zu bauen, kam es immer wieder zu Kesselexplosionen. Um 1800 stand die Eisen- und Stahlverarbeitung noch in den Anfängen und es gab keine gewalzten Bleche. Die handgeschmiedeten Bleche waren klein und von unkontrollierbarer Festigkeit. ( 7, S. 58). Das gab auch den Schiffersleuten auf dem Zürichsee die Argumente in die Hand, die Dampfschiffahrt zu bekämpfen. Man sei keinen Augenblick sicher, ob der Kessel berste und die ganze Herrlichkeit in die Luft fliege, wie das in England alle Tage geschehe. Man erwäge gar die Dampfschiffahrt bald wieder zu verbieten. Auch die Neugierigen, die die Fahrt wagten, trauten der neuartigen Technik, die ihnen hier in einer ganz neuen Dimension entgegentritt, nicht. "Von Rasseln, Rumoren und Surren sei nichts zu hören. In die Maschine hinabzusehen, sei allerdings fast zum Grausen und man müsse sich nur wundern, was der Teufel noch alles ersinne." Der "St.Galler Erzähler" allerdings erklärte: "Gefährlicher ist dem Dampfschiff der Nebel".( 6, S.32) Er sollte recht behalten: Um 1830 war nach einer stürmischen Entwicklung die Dampfkraft-Technik den Kinderschuhen entwachsen. Von einer Kesselexplosion auf einem Zürichsee-Dampfer ist nichts bekannt. Doch durften auch die Dampfschiff-Gegner bald triumphieren, denn schon im Januar 1836 blieb die "Minerva" im Eis vor Ürikon fast zwei Monate stecken. Den Siegeszug der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee hat das aber nicht aufgehalten.



"Minerva" vor Rapperswil

*Das grosse Geschäft, das man hier witterte, wurde die Dampfschiffahrt allerdings nicht. Immerhin, schon 1865 wurden mit einer wesentlich kleineren Flotte etwa gleich viele Passagiere befördert wie heute. Mit der Eröffnung der linksufrigen Eisenbahn brachen dann allerdings die Passagierzahlen ein, der Güterverkehr wurde eingestellt und die Längsfahrten auf ein Minimum beschränkt. Heute ist der Ausflugsverkehr wichtig, die Querschiffe befördern aber immer noch 500 bis 600 Personen zum Berufs- oder Ausbildungsort. (6, S. 83ff.)*

## *Umwälzungen in der Industrie*

*Der "Einbruch des Maschinenwesens" ist aufs engste mit politischen Umständen verknüpft. In der politischen Umbruchszeit von 1802 bis 1836 wird die Schweiz zu einer führenden Industrienation.*

*Die Kontinentalsperre verhindert die Einfuhr von billigen englischen Garnen - aber nicht von Maschinen. Unter dem Schutz der Kontinentalsperre beginnt man nun selbst die Garne herzustellen. Obwohl die Engländer auch später den Export ihrer Maschinen verhindern wollten, werden sie auf verschiedenen Wegen in die Schweiz gebracht. Was im folgenden Zitat über die Elsässer steht, stimmt auch bald schon für die Schweizer: "Kenner bezeugen, dass auch die letzten Fortschritte der Engländer schon im Elsass bekannt und nachgeahmt sind, so sorgfältig diese die Ausfuhr solcher Maschinen hindern", steht im "Schweizer Boten" von 1823 zu lesen. (2, S.144) Die Maschinen werden in Einzelteile zerlegt, in die Schweiz transportiert und nachgebaut.*

*Die Entwicklung ist rasant; aus dem Nichts entsteht in 35 Jahren eine der blühendsten Fabriklandschaften Europas, und Zürich ist der industriellste Kanton der Schweiz.*

*In wenigen Jahrzehnten erfolgt die vollständige Mechanisierung der Garnproduktion. Waren 1787 noch über 34000 Heimarbeiterinnen und -arbeiter mit dem Spinnen von Hand beschäftigt, sind sie um 1817 durch 3800 Fabrikbeschäftigte ersetzt worden. Das blieb nicht ohne Folgen: Die Missernten der Jahres 1817 verschärften die Wirtschaftskrise und führten zur Hungerkatastrophe, in deren Verlauf allein in den Kantonen St. Gallen und Appenzell 5000 Personen wegen Unterernährung starben. (4, S.53f.) Die rasanten Produktivitätsfortschritte mit ebenso heftigem Strukturwandel prägen das ganze 19. Jahrhundert. Auch die Landwirtschaft bleibt davon nicht verschont; billige Importe aus dem Ausland führen zu Verarmung, die kleinen, durch Erbteilung aufgesplitterten Gütchen ernähren die Familien nicht mehr. Es kommt zur Abwanderung in die industrialisierten Gebiete und zur Slumbildung in den Städten.*

*Illustration: Graphik Bärtschi S. 9, Graphik und Legende 45 S. 56  
Bild S. 43*



## Ende der Idylle

Die folgende Erzählung in ihrem ungeschminkten Realismus ist das wahre Abbild der Zeit mit ihren Umwälzungen und Konflikten, in dem Recht und Ordnung wenig gelten, Ausbeutung, Unterdrückung und Betrug an der Tagesordnung sind. Mit der "heilen" Bauernwelt eines Anker hat das alles nichts zu tun - und ist vielleicht auch deshalb ein Gegenstand kollektiven Vergessens.

Er kam auf die Welt "in einem Jahre, welches man nicht zählte nach Christus". Damit kann nur ein Jahr der revolutionären französischen Zeitrechnung zwischen 1792 und 1800 gemeint sein. Welches genau, sagte er nicht, aber wahrscheinlich meinte er 1797. Bei der Ausrufung der Helvetischen Republik war er ein Säugling, in der Mediationszeit ein Kind, zum Mann wuchs er in der restaurierten Schweiz nach 1815 heran. Und irgendwann nach 1830 begann er zu schreiben, schrieb die erfundene Biografie eines Bauernsohnes, für den er sich dann auch einen Namen ausdachte.

Er schrieb auf, was mit einem Berner Verdingkind alles passieren konnte, nachdem dessen Vater bei der Verteilung der grossväterlichen Erbschaft betrogen worden und als armer Pächter beim Holzfällen umgekommen war. Seiner Mutter entfremdete er sich und wurde auf der sogenannten Bettlergemeinde als "Bueb", eben als Verdingkind, wie ein Sklave feilgeboten. Er erzählte ungerührt, wie hartherzige Bauern im Verein mit bestochenen Gemeindebeamten ihn ausnützten, wie jämmerlich der Schulunterricht war, bei dem er über das primitivste Buchstabieren nicht hinauskam. Er schilderte, wie man ihn um seinen Lohn betrog, ihm keinen Dank wusste, als er bei einer Feuersbrunst die Kühe rettete, wie der Pfarrer ihm sogar das Heiraten ausreden wollte. Seine Frau, das Anneli, verblutete bei der Geburt ihres ersten Kindes, weil der Doktor ohne Vorausbezahlung nicht ans Kindbett eilen wollte - aber angesichts der Toten schamlos eine Golddublonne Honorar forderte. Wieder völlig allein auf der Welt, liess er sich für die Schweizergarde des Königs Charles X anwerben. Ein tolles Leben hatte man ihm versprochen, aber in der Pariser Kaserne wurde er schikaniert und geprügelt, bis er einen in napoleonischen Diensten ergrauten Hauptmann kennenlernte, der sich seiner väterlich annahm. Dieser brachte ihm endlich das Schreiben und Rechnen bei. Auch bekam er, zum ersten Mal in seinem Leben, eine religiöse Unterweisung. In den Kämpfen der Julirevolution von 1830 zerschmetterte eine Kugel seinen Arm; mit seinem älteren Freund, dem Hauptmann, kehrte er, erniedrigt und beleidigt, in die Schweiz zurück. Nun suchte er eine Stellung als Polizeibeamter oder Schulmeister oder Strasseninspektor - nichts gelang ihm, weil solche Ämter nur unter der Hand oder gegen Schmiergelder vergeben wurden. Ein Ohnmachtsanfall machte aus ihm einen Patienten, er erfuhr die Tyrannei eines dörflichen Spitalnechtes. Dann starb auch sein väterlicher Freund, vererbte ihm ein geringes Vermögen, dank dem er sich nach dem Rat eines ihm gewogenen

*Notars der Kinderbetreuung in Wirtshäusern widmete und den Weg zu einem sinnvollen Leben fand.*

*Man muss sich das Menschenbild in der Literatur um 1830 vergegenwärtigen, dieses letztlich kitschige Nebeneinander von redlichen Vätern, sorgenden Müttern, zarten Töchtern, ehrwürdigen Greisen und wackeren Handwerksgesellen, um zu begreifen, wie in diesem Lebensbericht von einer heilen Welt nur noch Trümmer übrig blieben. Die ganze Herzlosigkeit der Dörfler, ihr Geiz, ihre Bösartigkeit und eifersüchtige Hinterhältigkeit wurden ausgebreitet; der Pfarrer war borniert, der Amtsmann korrupt, die amtlichen Schreiber waren Ganoven, die vermögenden Bauern Ausbeuter, ihre Weiber vom Neid zerfressen. Von der in Büchern und Almanachen gerühmten Biederkeit der Schweizer blieb nichts übrig.*

*Wie heisst wohl der Autor ?*

*Aus: Markus Kutter: Der modernen Schweiz entgegen, Bd.4*



*Schöpfli und Scheune Bauernhaus Steiger Kleindorf*

## *Dorf und Hof als rückwärts gewandte Utopie*

*Dieses umgetriebene Leben - eine Schilderung, die an den Simplizissimus des 30-jährigen Krieges erinnert - kann durchaus auch als Gleichnis für die sozialen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts gelesen werden. Auffällig ist - neben dem Auf und Ab - die Unruhe des Umhergetriebenen, der keine Heimat mehr kennt. Wertezerrfall, Unmoral, zynischer Materialismus (zum Beispiel im Verhalten des Arztes) ist typisch für eine solche Umbruchszeit, die für viele katastrophale Folgen hatte. Der ökonomische Druck, der auf der Mittel- und Unterschicht lastet, führt zur Mitleidlosigkeit mit denen, die noch weiter unten sind.*



*Dass man in solchen Zeiten Orientierung und Halt in der Vergangenheit sucht, ist nicht verwunderlich. Das Leben auf dem eigenen Grund und Boden als Selbstversorger wird zum Ideal in einer Zeit, wo gerade die Heimarbeiter mit ihrer z.T. noch intakten Verwurzelung in der bäuerlichen Welt aus ihren Dörfern vertrieben werden:*

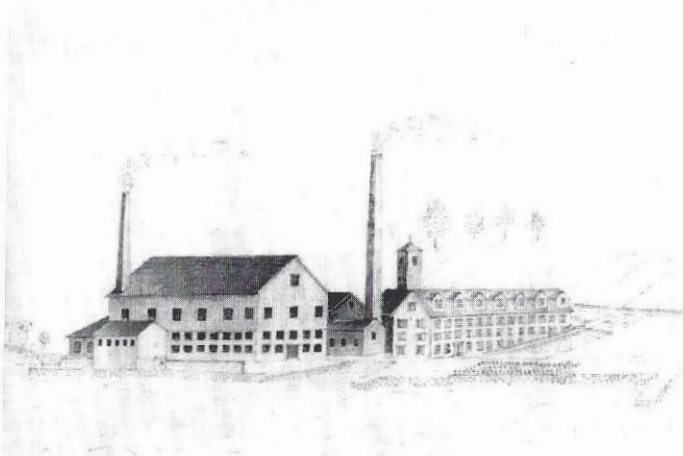
*"In wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht hatte die Mechanisierung der Textilproduktion für die zahlreichen HeimarbeiterInnenfamilien des Zürcher Oberlands grundlegende Konsequenzen. In der Zeit von 1820 bis 1860 verloren die meisten ihre Existenzgrundlage: um 1820 durch die Mechanisierung des Spinnens und um 1850 durch die Mechanisierung des einfachen Webens. Sie konnten ihr Auskommen, soweit es vom Gelderwerb abhängig war, nicht mehr in gemeinsamer Arbeit im Familienverband finden, und das Stück Land genügte nicht zur Subsistenz. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschuldeten sich zudem weite Kreise der ehemaligen HeimarbeiterInnenfamilien und mussten ihr Stück Land verkaufen. So mussten die Familienmitglieder immer häufiger einzeln zum gemeinsamen Gelderwerb beitragen: die Frauen und Kinder möglichst im Haus in qualifizierter Heimarbeit wie Buntweben oder Seidenweben oder dann ausser Haus in der Fabrik, die Männer ausser Haus im ländlichen Gewerbe oder auch in der Fabrik.*

*Diesem ökonomischen und familiären Strukturwandel folgte im Laufe des 19. Jahrhunderts ein entsprechender Wandel im gesellschaftlichen Selbstverständnis. Jahrhunderte lang hatten sich nicht nur die tonangebenden Bauernfamilien, sondern auch ländliche Handwerker - und HeimarbeiterInnenfamilien über die Sesshaftigkeit im eigenen Haus und auf dem eigenen Land definiert: Ihre Stellung und auch ihr Verständnis von Heimat, Dorf und Stand waren davon geprägt. Mit der Industrialisierung entstanden breite, landlose Bevölkerungsschichten, die ausschliesslich vom ausserhäuslichen Gelderwerb abhängig waren und ihm auch geografisch nachgehen mussten. Sie konnten sich nicht mehr in Sesshaftigkeit und Landbesitz verorten, was traditionellerweise als gesellschaftlicher Abstieg interpretiert wurde. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war es für ehemalige HeimarbeiterInnenfamilien ein zentrales Anliegen, genug Geld zu sparen, um wieder Land kaufen und in hergebrachter Weise im heimatlichen Dorf vom Landbau und Gelderwerb gleichzeitig leben zu können. Im Zeitraum 1820-1860 waren auch behördliche Massnahmen zur Unterstützung von arbeitslosen HeimarbeiterInnenfamilien von diesen Bestrebungen geprägt. (3, S. 19)*

*Die selbstversorgende Einheit Wohnen-Leben-Arbeiten auf dem autarken Bauernhof fast ohne Verbindung nach aussen war nicht nur ein Fakt, sondern - als sie durch die ökonomische Entwicklung bei weiten Schichten zusehends in Frage gestellt wurde - ein ideologisch verbrämtes Ideal. Die Naturliebe eines Rousseau, die Verherrlichung des einfachen Lebens und die bäuerliche Reformbewegung in der Nachfolge eines Kleinjogg sind hier nicht weit.*

An diesem konservativen Modell orientierten sich Pfarrer und Politiker (zu sehen in der Abwertung der "flottierenden" Schichten der Leute, die durch Armut gezwungen wurden, ihre bisherige Lebensgrundlage - den eigenen Grund und Boden - zu verlassen).

Doch das Ideal des selbstgenügsamen Lebens auf dem eigenen Grund und Boden setzt sich nicht durch, das Bild der autarken Bauernhöfe, die sich um die Kirche herum dücken, dem sozialen, kulturellen und architektonischen Zentrum der rückwärtsgewandten Ideologie, verliert an Bedeutung. Die Fabrikler heiligen den Sonntag in der Beiz, später erkämpfen sich die radikalen Vereine den Sonntag. In diesem Kampf geht es symbolisch um die politische Vorherrschaft; der Sonntag in der Macht der Kirche bedeutet nichts anderes als ihre ideologische, kulturelle und -zum Teil auch - politische Vorherrschaft (die Pfarrer beherrschten den Stillstand, die alte Gemeindebehörde; dieser wiederum stellte die soziale Kontrolle her). Die Industrialisierung, als Motor der Binnenmigration, ist auch ein Motor der Auflösung der alten Herrschaft und ihrer "Insignien". Die Pfarrer erkennen das durchaus; entweder schieben sie die Verderbnis und den moralische Zerfall auf die Industrialisierung oder auf die "allgemeinen Gebrechen der Zeit". (3,S.23)



Fabrik der Gebrüder Schnorf 1863

## 5. Chemische Fabrik Uetikon: Standortgunst und -ungunst

Mitten in dieser Umbruchszeit wird im Jahr 1818 die Chemische Fabrik in Uetikon gegründet, ein Jahr nach der katastrophalen Zeit der Hungersnöte. Die Produktion ist auf Anrieb rentabel; Baumwollfärbereien und Bleichereien in der Umgebung kaufen Säuren und Sulfate aus lokaler Produktion, da die hohen Transportkosten als natürlicher Schutz vor übermächtiger Konkurrenz wirken. Ein Blick in die Geschäftsbücher der Anfangszeit (1823-1826) zeigt, dass eine ganze Reihe Kunden am Zürichsee beliefert wurden.



Zürichsee	Männedorf Bendlikon Richterswil Käpfnach Wädenswil	Staub und Sohn Jakob Weidmann Johann Hürlimann Caspar Ginsberg Conrad Hotz
Zürich	Hottingen Stadelhofen Hirslanden Zürich Erben Zürich	Hab Jacob Streuli Johann Hottinger Tauenstein zum steinernen  Weiss zum Tauben

*Etwa je ein Drittel der Kundschaft ist im Glarnerland und in der Ostschweiz (St. Gallen und Appenzell) zu finden. Bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts werden diese Kunden mit Schiff und Fuhrwerk beliefert; die selben Transportmittel befördern auch die Rohstoffe von Basel zur Fabrik. Erstaunlich spät, im Jahr 1856, erfolgt die Mechanisierung durch einen Dampfkessel von Escher-Wyss. Dann aber erfolgt der Ausbau der Fabrik im grossen Stil. Das Vordringen der Eisenbahn scheint dabei ein wesentliches Motiv für die Expansion ab 1859 gewesen zu sein.*

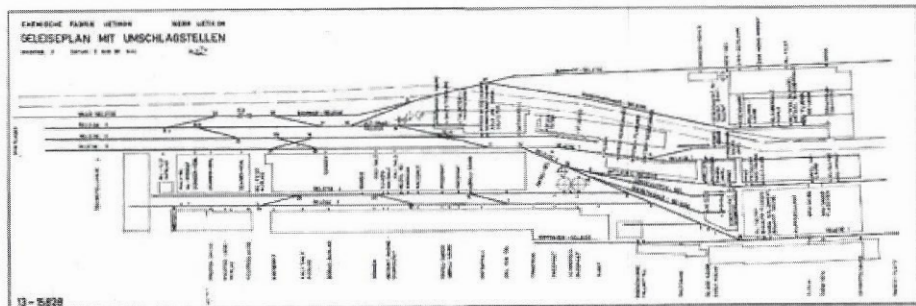
*Im Jahr 1857 erhält Zürich über Winterthur die Bahnverbindung mit Deutschland, im Jahr darauf über Basel Anschluss nach Frankreich. Gerade die besseren Verkehrsverbindungen bringen die Gefahr der Konkurrenzierung aus dem Ausland mit sich, was den damaligen Inhaber Rudolf Schnorf II. zu Rationalisierungen und, ab 1863, zum Bau von grossen, modernen Bleikammern auf neu aufgeschüttetem Land antreibt. Die schlechten Verkehrsverbindungen, v.a. der fehlende Bahnanschluss, werden nun zu einem Standortnachteil, den auch die Trajektverbindung mit der Nordostbahn ab 1884 nicht beseitigen konnte. (12, S.56ff.)*

*Schon einige Jahre früher verfolgten deshalb die Fabrikherren den Plan, eine Schwefelsäurefabrik in Basel zu bauen. Eine Baubewilligung für den nötigen Bahnanschluss wurde jedoch unter gütiger Mitwirkung der Konkurrenz verweigert; ein schwerer Rückschlag für die Weiterentwicklung der Firma. Der Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn verbesserte die Lage, aber bereits 1908 hält Albert Schnorf-Flury es nicht mehr für angezeigt, grössere Investitionen in Uetikon zu tätigen: "Wir sollen ohne Not keinen Expansionsgelüsten frönen, dürfen uns aber auch nicht überflügeln lassen. Wir erblicken eine Hauptaufgabe darin, stets ein wachsames Auge auf den Platz Basel zu richten und trachten, eine allfällige, dort entstehende Konkurrenz, die uns gefährlich werden könnte, zu verhindern oder uns dabei in tonangebender Weise zu beteiligen." (12, S.94)*

Später verfolgte die Chemische Fabrik Uetikon energisch, aber erfolglos das Projekt der Hochrheinschiffahrt. In einem in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts eigens zu Werbezwecken produzierten Prospekt heisst es: "Heute steht an oberster Stelle der aktuellen Transportfragen die Hochrheinschiffahrt. Unsere Rohstoffe kommen in ganzen Meerschiffloadungen aus Übersee. Ab Rotterdam wird ausschliesslich die leistungsfähige und überaus frachtgünstige Rheinschiffahrt benützt. Die Aussicht, den Rhein über Basel hinaus bis zum Bodensee schiffbar zu machen, hat uns daher bewogen, mit traditioneller Aufgeschlossenheit Vorkehren zu treffen, um die Vorteile dieses künftigen Wasserweges im Interesse unserer zahlreichen Kundschaft dereinst unverzüglich und voll zu nutzen...."

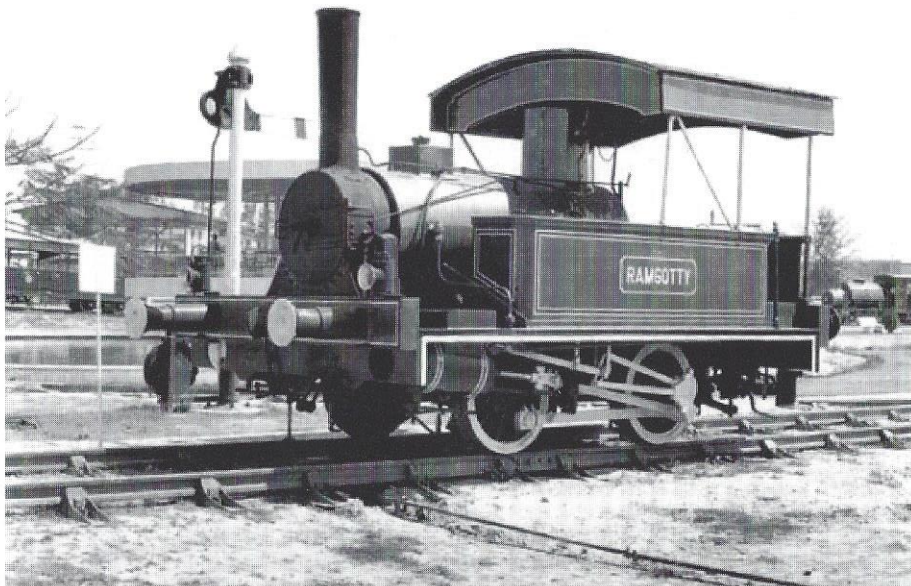
## Transportlösungen der Chemischen Fabrik

Erwähnenswert sind zuerst die Gleisanlagen auf dem Gelände der CU, die die Versorgung mit Gütern ab dem Bahnhof Uetikon sicherstellen. Noch 1980 waren hier etwa 140 fabrikeigene Bahnwagons im Einsatz, eine Zahl, die allerdings zur Zeit auf 15 Waggons vermindert wird. Gross ist die Anzahl verschiedenartiger Wagentypen, die hier im Einsatz standen; neben Kessel- und Silowagen sind auch Fahrcontainer angeschafft worden. Fahrcontainer sind kleinere Kesselwagen mit Pneus. Sie wurden auf Bahnwagen transportiert und bedienten Kunden ohne Bahnanschluss. Noch bis 2001 war neben den Diesellokomotiven - eine grosse Lok und drei Schienentraktoren - auch eine eigene Dampflokomotive als Reservelok in Betrieb, das letzte Exemplar einer langen Reihe ab 1890.



Plan der Gleisanlagen der CU 1967

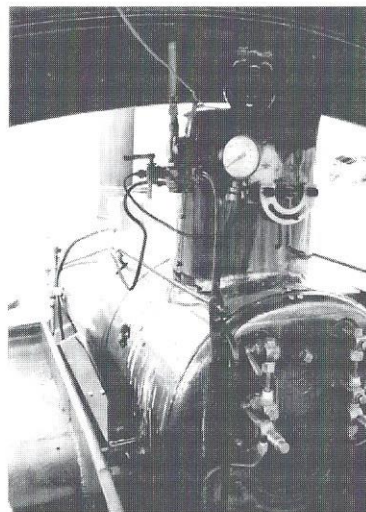




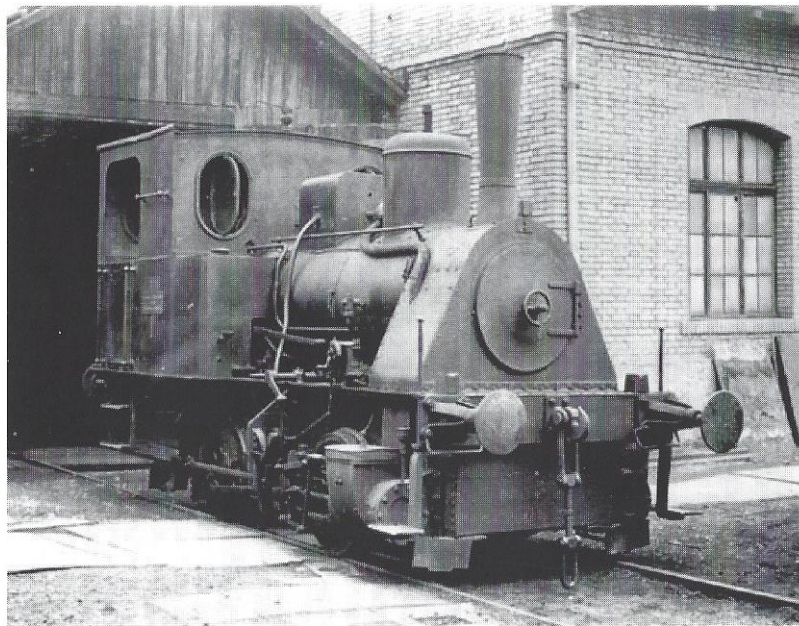
*Lokomotive im indischen Eisenbahnmuseum New Delhi, gebaut von Anjubault in Paris 1862/63 als eine von sechs Stück.*

*Aufnahme Kurt Niederer 19.03.1978*

*Die erste Lokomotive im Fabrikbetrieb der CU, von der bisher kein Bild bekannt ist, wurde ebenfalls bei Anjubault mit der Fabriknummer 75 im Jahre 1863 hergestellt und hatte praktisch dieselben Abmessungen wie die nach Indien gelieferten Maschinen und wohl ähnliches Aussehen (zumindest anfänglich hatte sie gewiss wie damals bei solchen kleinen Lokomotiven üblich kein Dach). Sie wurde zuerst bei Bahnbauten verwendet, verkehrte dann 1874 bis 1889 bei der Emmentalbahn (Strecke Derendingen - Biberist) und wurde 1890 an die CU verkauft, wo sie bis 1908 im Rangierdienst verwendet wurde.*



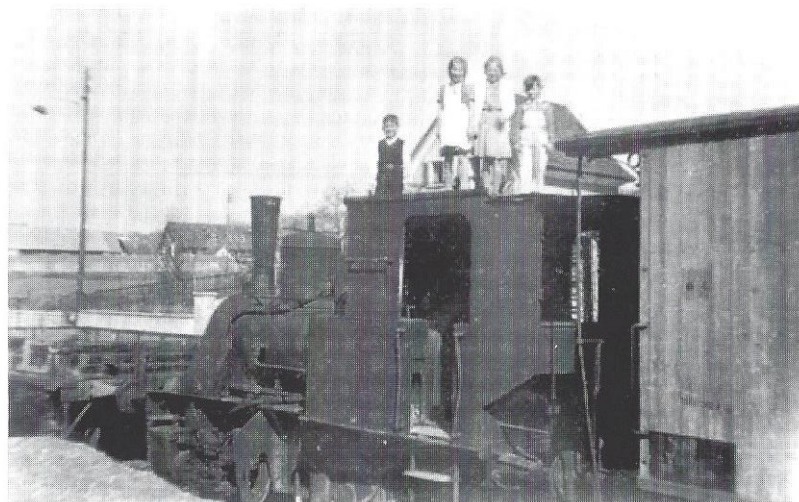
*Detailaufnahme von der indischen Anjubault-Lokomotive.*  
*Aufnahme Kurt Niederer 19.03.1978*



Die zweite Lokomotive der CU, gebaut 1891 von Jung in Jungenthal b. Kirchen an der Sieg mit der Fabriknummer 100.

Aufnahme Hugo Hürlimann, Wädenswil) 29.07.1941

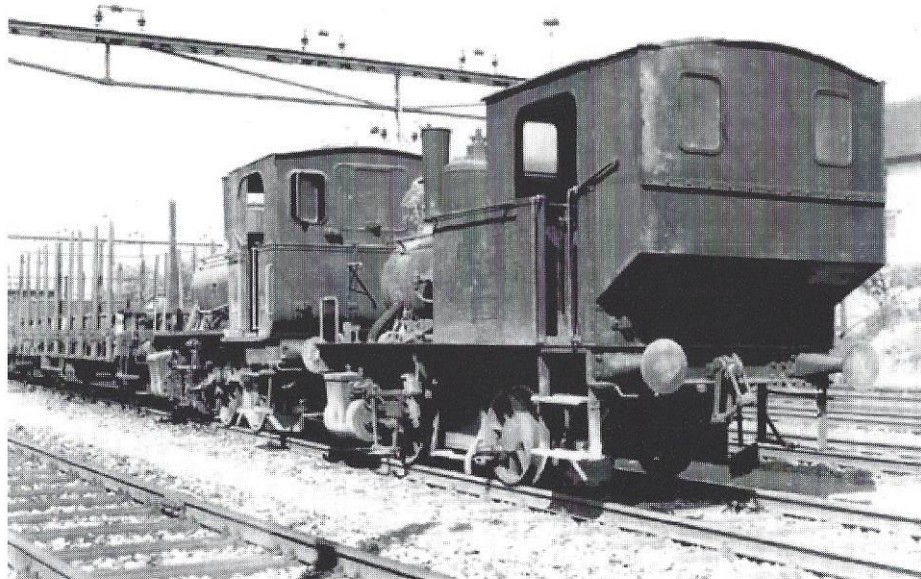
Diese Lokomotive gehörte zuerst der Baufirma Locher & Cie und kam 1894 (Eröffnung der rechtsufrigen Zürichsee-Bahn!) zur CU, wo sie bis 1944 in Betrieb stand. Zur Zeit der Aufnahme und bis zum Schluss trug sie die Betriebsnummer 1. Alte Fabrikangehörige hatten sie noch als "s'Hunderti" in Erinnerung.



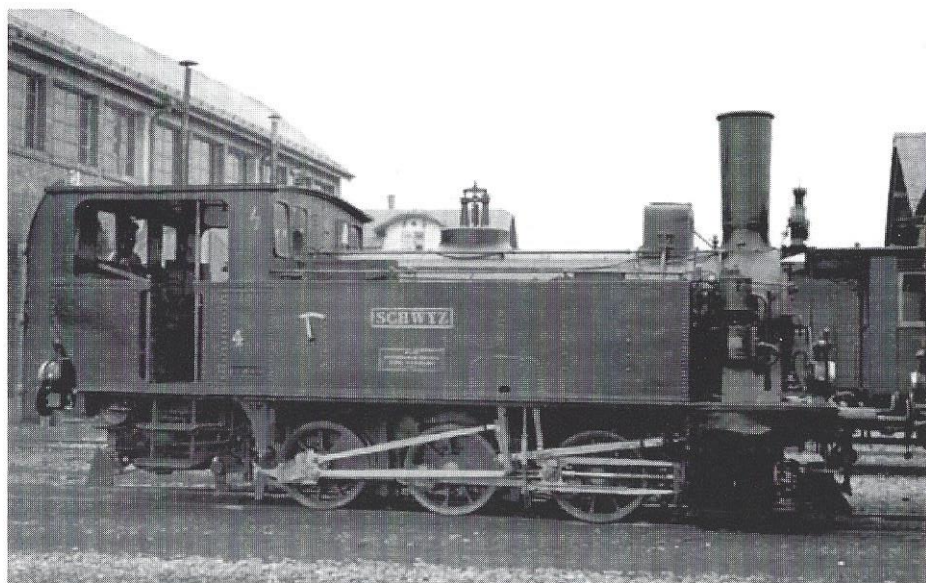
Lokomotive Nr. 1 (Jung-100/1891)

ausrangiert im Rotholz ca. 1946. Auf dem Dach Ammann- und Bertschinger-Kinder.  
Aufnahme E. Bertschinger

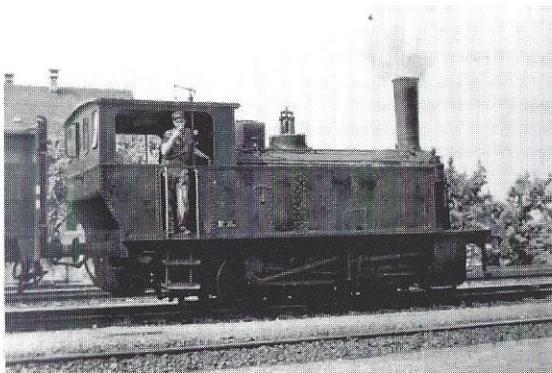




Lokomotive Nr. 2 (SLM-1801/1907) und Nr. 1 (ex OeBB) auf dem Bahnhof Uetikon bereit zum Abtransport als Schrott nach Gerlafingen am 13.09.1961. Aufnahme Kurt Niederer  
 Nr. 1 lief bald heiss, kam zurück und stand noch einige Tage auf dem Bahnhof.



Die Lokomotive "SCHWYZ" der Südostbahn (SOB) mit Betriebsnummer 4, die nachmalige vierte Lokomotive der CU, im Jahre 1936 in Samstagern.  
 Aufnahme Hugo Hürlimann, Wädenswil



Die vierte Lokomotive der CU, gebaut 1887 von der Maschinenfabrik vorm. Emil Kessler in Esslingen (bei Stuttgart), am 21.06.1961 auf dem Bahnhof Uetikon; Lokomotivführer ist David Corrodi.  
Aufnahme Kurt Niederer

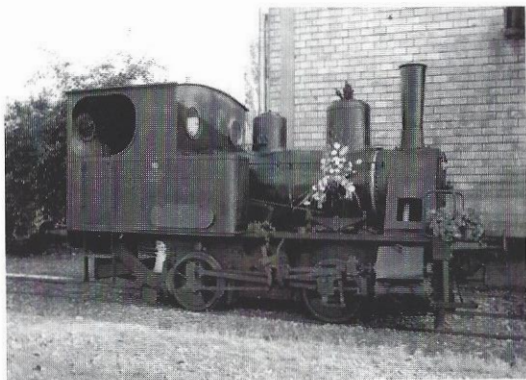
Diese Lokomotive war 1941 der 1939 elektrifizierten SOB abgekauft worden; ihre dortige Betriebsnummer blieb ihr bei der CU erhalten. Die SOB besass elf Lokomotiven dieses Typs, vier Stück gebaut 1878 bis 1887 in Esslingen und sieben Stück 1891 in Winterthur; zwei gleiche von SLM hatte auch die Seetalbahn. Anfänglich diente sie in der CU als stationäre Dampferzeugungsanlage auf dem Stumpengleis im Maschinenhaus; so konnte der grosse ortsfeste Dampfkessel stillgelegt werden, denn Kohlen waren in der Kriegszeit knapp. Später diente sie als Reservelokomotive; der Sandkasten auf dem Kessel wurde bei der CU nach hinten versetzt, weil in Uetikon bergwärts mit Führerstand voraus gefahren wurde. Nach ihrer Ausrangierung wurde die Maschine am 29.12.1965 auf dem Schienenweg wieder zur SOB überstellt und dieser geschenkt überlassen. Ab 1969 stand sie schön herausgeputzt als Denkmal bei der Schiffflände in Wädenswil. Im November 1996 wurde sie vom Sockel gehoben und auf der Strasse zum DVZO nach Uster transportiert. Am 05.04.2001 wurde sie schliesslich für einen symbolischen Franken von der SOB dem DVZO verkauft, wo sie gegenwärtig wieder fahrtüchtig gemacht wird.

Die fünfte Lokomotive der CU, gebaut 1899 von der SLM, Fabriknummer 1219, am 30.08.1958 auf dem Bahnhof Uetikon.  
Aufnahme Kurt Niederer



Diese Lokomotive war 1943 als Ersatz für die Nr. 1 (Jung-100) der eben elektrifizierten Oensingen - Balsthal-Bahn (OeBB) abgekauft worden. Die dortige Betriebsnummer 1 blieb ihr bei der CU erhalten. Seither besorgte sie brav vor allem den Überfuhrdienst zwischen Werk und Bahnhof Uetikon. Beim Hinaufstossen schwerer Zügen half ihr dabei die Nr. 2. Es handelt sich hier um den 1894 von der Nordostbahn (NOB) eingeführten Rangierlokomotivtyp, von welchem die SLM bis 1901 insgesamt 18 Stück baute (neun für die NOB, sieben für Schweizer Privatbahnen, sowie je eine als Werklokomotive und nach Norwegen). Drei Stück sind fahrtüchtig erhalten geblieben (die Schwestermaschine OeBB 2 nach Werklokomotivdasein bei von Roll wieder bei der OeBB in Balsthal, Nr. 401 der Uerikon - Bauma-Bahn beim DVZO, Nr. 5 der Sihltalbahn bei der Zürcher Museumsbahn in Sihlwald; als Denkmal steht u.a. eine ex-NOB beim Bahnhof Dietikon).



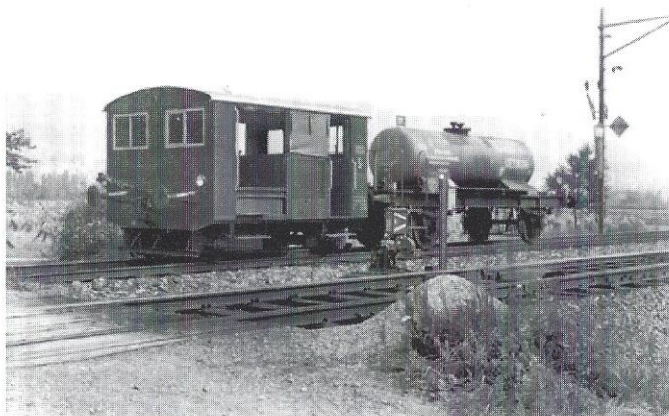


Die sechste Dampflokomotive der CU, gebaut 1921 von Krauss in München, Fabriknummer 7899, am 25.09.1971 in Full (Tag der offenen Tür). Aufnahme Kurt Niederer  
 Diese Lokomotive war für die Firma Escher, Wyss in Zürich gebaut worden und wurde 1948 von der CU im Hinblick auf die bevorstehende Inbetriebnahme des Zweigwerkes am Rhein in Full AG gekauft. Sie leistete 1948 Probefahrt im Werk Uetikon und erhielt dabei die Betriebsnummer 3. Dann war sie Reservelokomotive in Full. 1990 ging die Maschine an einen Privatbesitzer in Yverdon, wo Ihre Revision geplant war (und vielleicht noch ist).



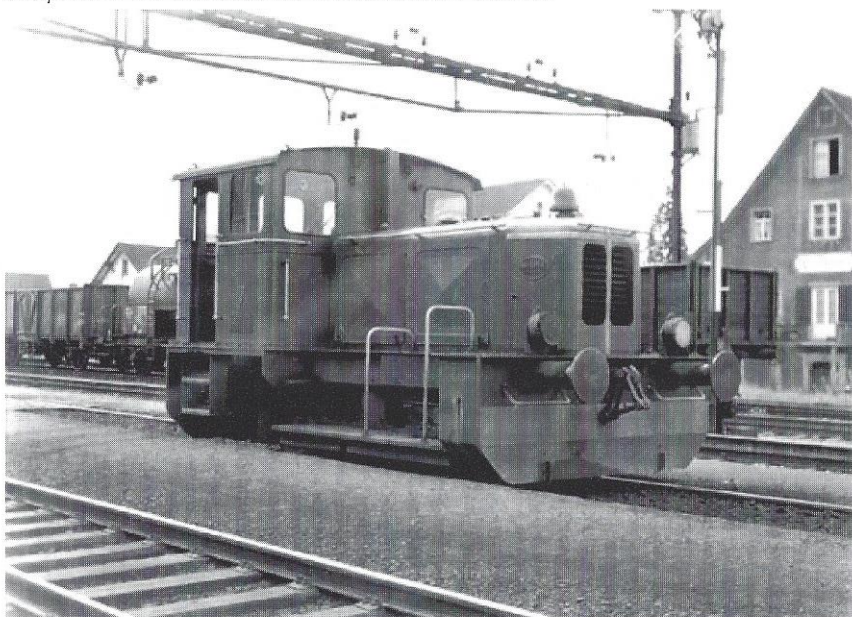
Die siebente Dampflokomotive der CU, gebaut 1907 von der SLM in Winterthur, Fabriknummer 1907 Aufnahme Hansruedi Knopf  
 Diese Lokomotive wurde 1962 von den SBB erworben. Sie trug dort die Betriebsnummer 8476 und wurde bei der CU zur Nummer 10. Hier diente sie als Reservelokomotive und kam in Betrieb, wenn bei der jeweils Dienst tuenden Diesellokomotive eine grössere Revision anstand; üblicherweise war dies im Mai, Juni oder Juli zur Freude von jung und alt der Fall. Gelegentlich war sie auch beim DVZO an Wochenenden im Einsatz. Und am 22.05.2001 ist sie nun an diesen rührigen Verein geschenkwiese abgetreten worden. Es handelt sich um einen beliebten Rangierlokomotivtyp (Kosenamen "Tigerli"), welchen die SLM von 1896 bis 1916 in grosser Zahl produzierte (25 Stück für die Schweizerische Centralbahn, 10 Stück für die Jura - Simplon-Bahn, 83 Stück für die SBB, 6 für Industriebetriebe und 3 nach Norwegen). Fast unverändert wurde der Typ nachgebaut 1908 bis 1923 in Norwegen (29 Stück) sowie sogar 1916/19 neun Stück für Norwegen in den USA! Etliche sind fahrtüchtig erhalten geblieben, u.a. eine weitere beim DVZO, eine bei der Papierfabrik Perlen und eine bei der Brauerei Feldschlösschen in Rheinfelden.





Das erste motorgetriebene Triebfahrzeug der CU, der Schienentraktor Nr. 5, am 24.07.1959 in Full. Der angehängte kleine Kesselwagen mit 65 hl Fassungsraum, SBB P 536948, wurde 1941 aus einem von der Pont - Brassus-Bahn erworbenen, 1899 gebauten Hochbordwagen umgebaut. Aufnahme Kurt Niederer

Dieser 1947 mit der Fabriknummer 1364 bei Aebi in Regensdorf gebaute 80-PS-Traktor war vorerst in Uetikon im Einsatz, bevor er am 24.09.1948 in eigener Kraft nach Full fuhr. Äusserlich entspricht er der SBB-Serie Tm 511-542 mit 45-PS-Motor.



Die im Mai 1957 neu in Betrieb genommene 130-PS-Diesellokomotive Nr. 7 am 16.04.1960 auf dem Bahnhof Uetikon. Aufnahme Kurt Niederer

Es handelt sich um ein Produkt der Klöckner-Humbolt-Deutz AG in Köln, Typ A8L614R, Fabriknummer 56511. Im Jahre 1961 wurde die Lokomotive nach Full versetzt. Im Februar 1992 wurde sie an die EUROVAPOR verschenkt, Standort (zumindest anfänglich) Kandern (nördl. Basel).



Die im Mai 1960 [1] neu in Uetikon in Betrieb genommene 240-PS-Diesellokomotive Nr. 9 am 18.01.2003 in Balsthal. Aufnahme Kurt Niederer  
 Diese Lokomotive stammt ebenfalls von der Klöckner-Humbolt-Deutz AG in Köln. Typ A12L714R, Fabriknummer 57069. Im Jahre 1990 wurde die Lokomotive nach Full versetzt. Ihr weiteres Schicksal kennt gewiss Hansruedi Knopf; jedenfalls stand sie im Januar in Balsthal.

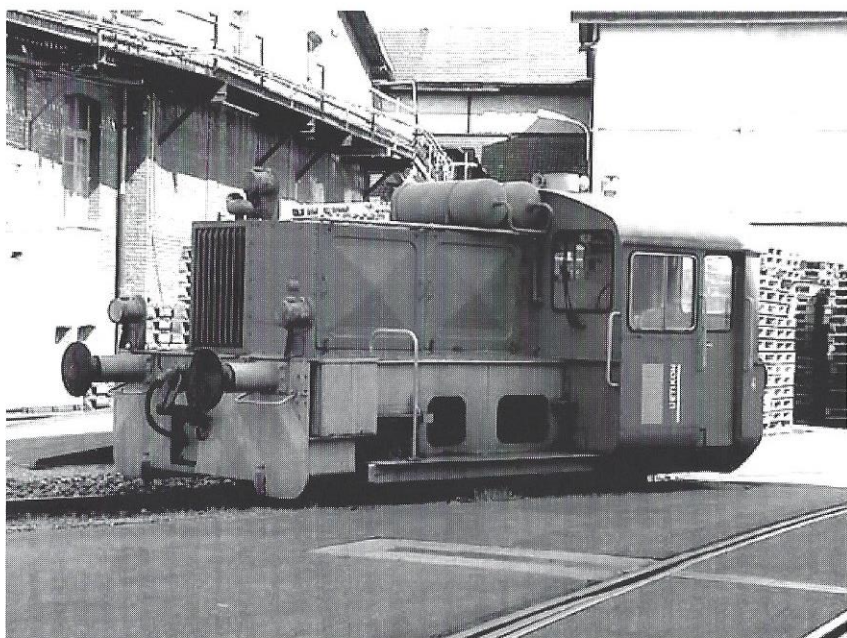


Die 1913 von Orenstein & Koppel in Berlin gebaute "Gerbiloki" im Areal der Gerberei. Anstrich SBB-grün. Aufnahme Louis Kunz, Männedorf  
 Dieses pfiffige Vehikel und sein unzertrennlicher Begleiter, der zerbrechliche Überfuhrwagen, gehörten zum täglichen Bild des Uetiker Bahnhofs und gaben diesem mit ihrem gemächlichen Betrieb eine gemütliche Note. Anfangs der 50er Jahre wurde die "Gerbiloki" von ihrer Besitzerin selbst verschrottet; nachher wurde ihre Rangierarbeit in einem Bruchteil der früheren Zeit vom Tm aus Meilen besorgt. Eine fast gleiche, etwas längere, 1922 vom gleichen Hersteller für die Mühlen AG in Interlaken-West gebaute Lokomotive war (oder ist noch) seit 1987 im Depot Spiez der BLS remisiert und wurde 1994 von den Dampflokkfreunden Langenthal erworben [7].





Der SBB-Schienen tractor Tm 544 aus Meilen mit dem Überfuhrwagen der Gerberei Staub, Männedorf am alten Stammplatz vor dem Güterschuppen in Uetikon am 19.03.1960.  
Aufnahme Kurt Niederer

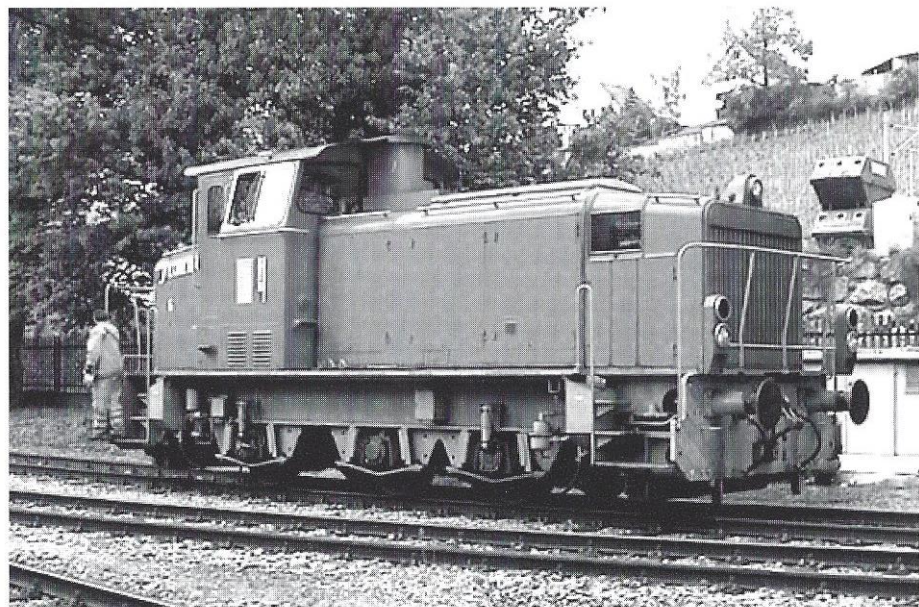


Diesel tractor Nr.4 im Fabrikareal. Es ist ein 1988 von der DB erworbener Köf (Kleinlokomotive). "Köf" ist deutsche Bezeichnung ("K" bedeutet "Kleinlokomotive", "ö" Öl, d.h. Antrieb durch Dieselmotor und "f" Kraftübertragung mit Flüssigkeitsgetriebe).  
Aufnahme Karl Schneider 12.5.2003





Tm 237 910-5 ist ein erst 1997 von den SBB erworbener Tm (Schienentraktor). "Tm" ist Schweizer Bezeichnung ("T" bedeutet "Traktor", d.h. Schienentraktor, "m" mit Verbrennungsmotor (Benzin oder Diesel)). Aufnahme Karl Schneider 12.5.2003

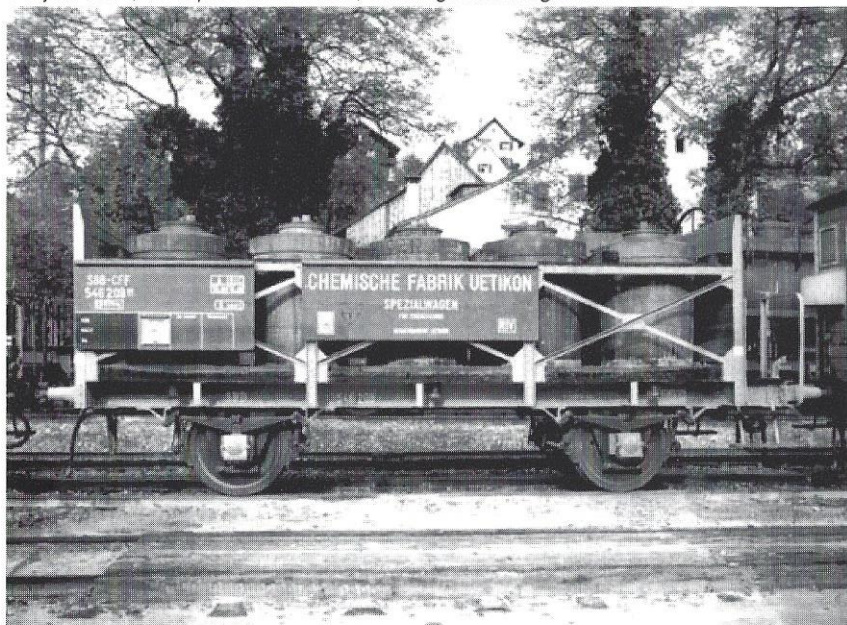


390-kW-Diesellokomotive Nr. 6 "JUMBO", gebaut von der Maschinenbau GmbH in Kiel am im Mai 1993 im Fabrikareal. Aufnahme Karl Schneider 12.05.2003





Topfwagen SBB P 546 206 am 22.10.1967 im Areal der CU. Aufnahme Kurt Niederer Baujahr 1905; 12 Töpfe für Salzsäure; Fassungsraum insgesamt 11640 l.



Topfwagen SBB P 546 209 am 22.10.1967 im Areal der CFU. Aufnahme Kurt Niederer Baujahr 1917; 10 Töpfe für Eisenchlorid; Fassungsraum insgesamt 9300 l.

Lebenslauf:

1917 P 91321 ff Choulat Porrentruy (gedeckter Weinfasswagen)

1921 P 91636 Faissat Faux-la-montagne F (gedeckter Weinfasswagen)

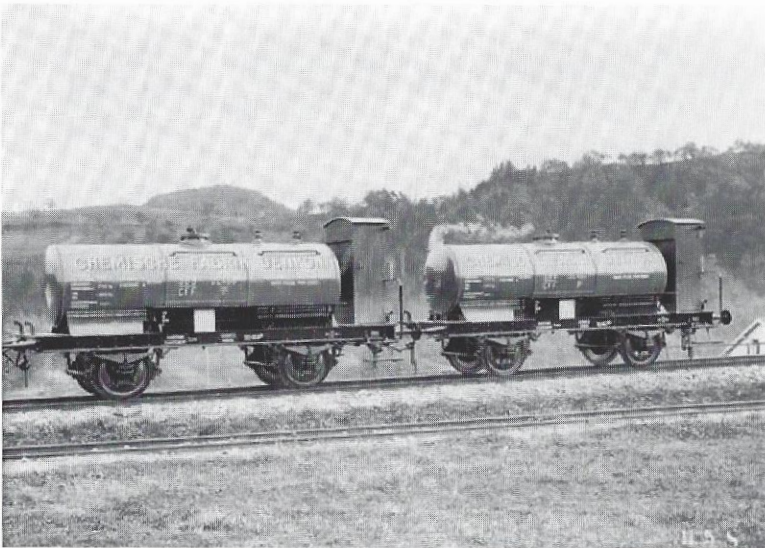
1924 P 529061 Faissat Faux-la-montagne F (gedeckter Weinfasswagen)

1930 P 546209 Säuretopfwagen Chemie Uetikon



*Bahnkesselwagen Baujahr 1885 (ältester noch existierender privater Bahnkesselwagen der Schweiz). Wagen für Schwefelsäure, wurde von der CU vor dem Bau der rechtsufrigen Bahnlinie angeschafft, verkehrte vorerst mit dem Trajektschiff über den See. Aufnahme Hansruedi Knopf in Full, 2001, noch vor der Restaurierung .*

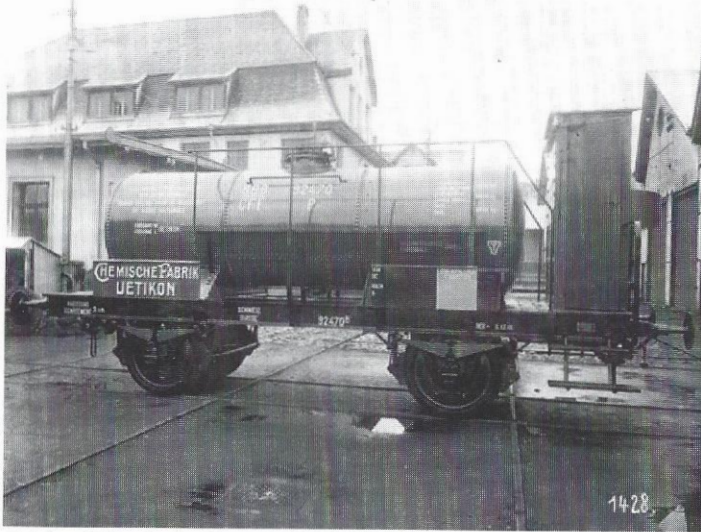
*Der Wagen wurde vom Bahnmuseum Kerzers restauriert und ist anlässlich der Ausstellung des Uetiker Museums "Vom Chrapf zum Dampf" auf dem Sonnenhofplatz in Uetikon am See, vom 10. Juni 2003 bis Anfang November 2003 aufgestellt.*



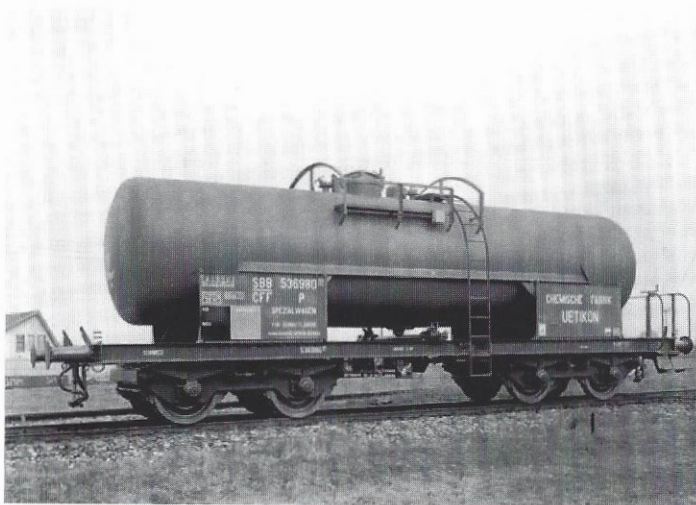
*Bei den SBB mit den Nummern P 92468 und 92467 eingestellte Privatwagen der CU. Es sind 1909 gebaute Kesselwagen - seit 1893 die ersten für die CU (\* - mit einem Fassungsvermögen von 9800 l. 1924 erhielten die Wagen die neuen Nummern P 536918 und 536917. Zwischen 1964 und 1970 sind beide aus dem SBB-Privatwagenpark verschwunden.*

*\*) Zwischenzeitlich wurden von 1897 bis 1905 die sechs ersten Topfwagen beschafft; später kamen nur noch vier weitere solche dazu.*





Bei den SBB mit der Nummer P 92470 eingestellter Privatwagen der CU. Es ist ein 1915 zusammen mit dem baugleichen P 92469 neu erworbener Kesselwagen mit einem Fassungsvermögen von 9000 l. 1924 erhielt der Wagen die neue Nummer P 536920. Zwischen 1964 und 1970 ist er aus dem SBB-Privatwagenpark verschwunden. Das Bild ist im Besitz der CU und wurde wahrscheinlich beim Hersteller aufgenommen.



Bei den SBB mit der Nummer P 536980 eingestellter Privatwagen der CU. Dieser Grosskesselwagen für Schwefelsäuretransport ist der erste in der Schweiz für Normalspur gebaute vierachsige Kesselwagen. Erbaut wurde er 1954 von der AG Josef Meyer, Eisen- und Waggonbau in Möhlin. Sein Kessel fasst 40000 l. 1970 änderte die Nummer computergerecht zu 21 85 077 1 250-1, 1983 zu 33 85 787 5 300-0. 1961, 1967 und 1969 kamen noch 1 + 2 + 1 weitere vierachsige Kesselwagen hinzu, nunmehr mit 45000 l Inhalt. Die Kessel sind im Vergleich zu den heute zahlreichen vierachsigen Kesselwagen für mineralische Treib- und Brennstoffe relativ klein, weil Schwefelsäure je nach Konzentration ein viel höheres spezifisches Gewicht aufweist.

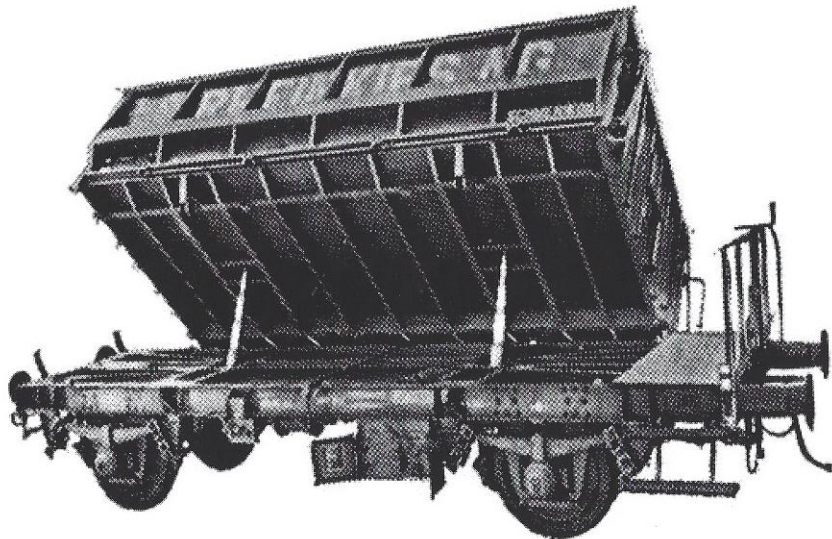


*Fünf Fahr-Container der CU auf einem SBB-eigenen Flachwagen im Bahnhof Uetikon. Dieser Wagen ist von internationaler Bauart, d.h. ausländische Bahnen haben gleiche.*



*Schüttwagen, im speziellen Aluminiumsulfat-Silowagen mit Schwerkraft-Entleerung, am westlichen Ende des Gleisnetzes, bereits auf Meilemer Boden. Drei solche Wagen wurden 1960 als Serie O, Nrn. 77701-77703 für die SBB gebaut. Sie waren der CU fest zugeteilt und wurden schliesslich von dieser zu Eigentum erworben. Einige ähnliche Wagen hat die CU selbst beschafft.  
 Im Hintergrund das Haus, Seestrasse 1030, Meilen, wo Kurt Niederer (Fotograf und Verfasser dieser technischen Textangaben zu Lokomotiven und Wagen) 1961-68 zu Hause war.*





#### *Großraum-Kippwagen mit elektrischem Antrieb*

*Die Rheinkies AG. entnahm rund 120000 m<sup>3</sup> oder 200000 t Kies zur Niederhaltung der Fluss-Sohle und damit zur Verhütung von Überschwemmungen aus dem Rhein. Die Bundesbahnen beförderten dieses Material von Salez-Sennwald und Buchs in auf den genannten Stationen zusammengestellten Extrazügen von 800 t Nutzlast nach Schmerikon am oberen Zürichsee, wo der Kies zur Verteilung an die Verbraucher am Zürichsee verschifft wurde.*

*Für den Bahntransport stellte der Kanton St.Gallen 28 Spezialkipperwagen zur Verfügung, die als Privatwagen bei den SBB eingestellt wurden. Diese zweiachsigen Kippwagen mit einem Fahrwerk nach den damals neusten internationalen Vorschriften für 20 t Achsdruck waren 11,5 t schwer und hatten ein Ladegewicht von 28,5 t. Der Inhalt der auf zwei Seiten kippbaren Mulde betrug 17 m<sup>3</sup>. Der Wagen besaß die durchgehende Güterzugbremse und war zum raschen Entladen mit einer elektro-hydraulischen Mehrkolben-Kippvorrichtung der Firma E.Wirz Kipper- und Maschinenfabrik Uetikon am See, von 7,5 PS Leistung analog der Ausführung bei Lastwagen ausgerüstet. Als Energiequelle diente das lokale Leitungsnetz mit 380 Volt Spannung. Kippdauer 3 Minuten. Die Kippvorrichtung konnte mangels Strom auch von Hand bedient werden. Je 3 Wagen bildeten eine Einheit. In der Mitte war der sogenannte Maschinenwagen mit dem erwähnten Pumpenaggregat; Links und rechts befand sich je 1 Wagen ohne Pumpe. Die Kipper-Kolbenpressen dieser Wagen werden durch die Pumpe im Maschinenwagen angetrieben, wofür besondere Oelleitungen mit Schlauchkupplungen vorhanden waren. (Paul Schmidlin)*

*Das Verzeichnis 1.1.1964 weist aus:*

*P 560701-560729 Baujahr 1953 Lastgrenze 28,5 t Laderaum 17,5 m<sup>3</sup>*

*P 560740-560745 Baujahr 1961 Lastgrenze 28,5 t Laderaum 20,0 m<sup>3</sup>*

*Die ehemals im Kiesverkehr vom St.-Galler Rheintal nach Schmerikon eingesetzten 29 Kippwagen sind in den SBB-Park übergegangen (Gattung F-u). (EA 4/n3 s. 165)*

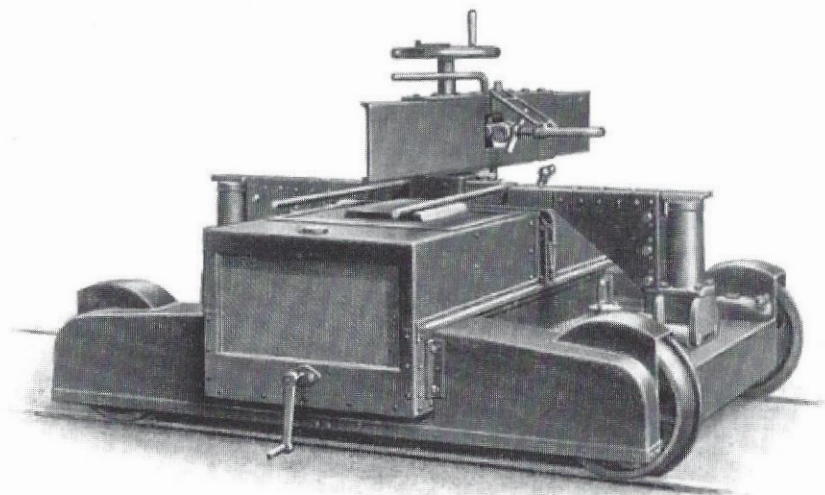
*Im Verzeichnis vom 1.1.1983 werden sie nicht mehr aufgeführt.*

*(Kurt Niederer 12.2.99)*

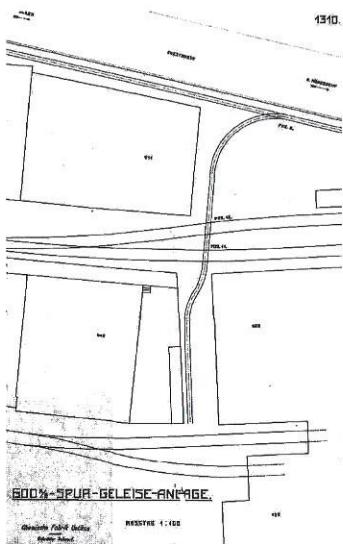




*Breuer-Traktor Nr. 8 am 15.02.1960 im Werk Uetikon. Aufnahme Kurt Niederer  
Dieser kleine Traktor mit Benzinmotor wurde 1958 gekauft. 1959 baute man in der CU einen  
Dieselmotor ein; 1971 wurde das Vehikel abgebrochen. "Breuer-Lokomotoren" von den Breuer-  
Werken in Frankfurt am Main wurden vor allem nach Italien und in die Schweiz geliefert. Ihre  
Eigentümlichkeit war, dass ein unter die Puffer des angekuppelten Wagens geschobener Balken  
hydraulisch angehoben werden konnte, was das Reibungsgewicht stark erhöhte.*

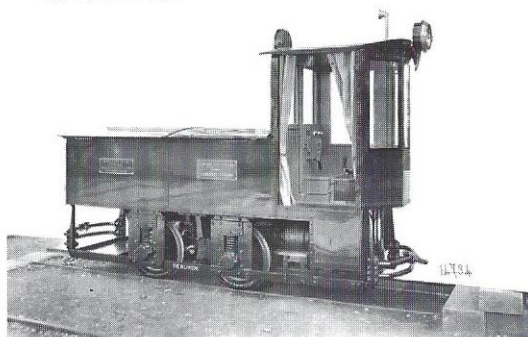
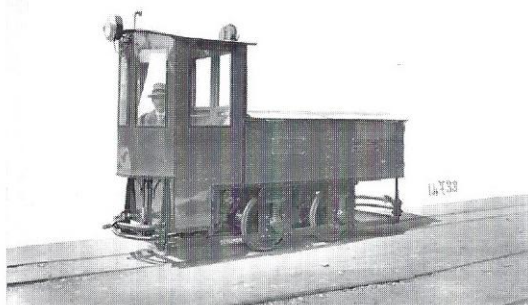
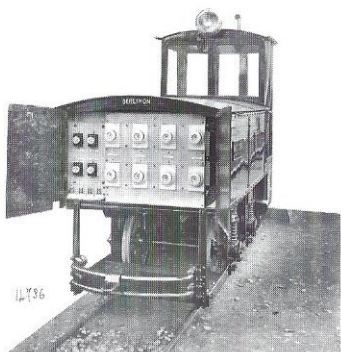


Ab 1900 erlaubte die Elektrifizierung verschiedene moderne Transportlösungen. So wurde in den Geleiseanlagen zusätzlich eine batteriegetriebene Schmalspurbahn eingebaut, die den Transport von Gütern in dem weitläufigen Gelände wesentlich vereinfachte. Diese Kleinbahn war bis in die fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts in Betrieb.

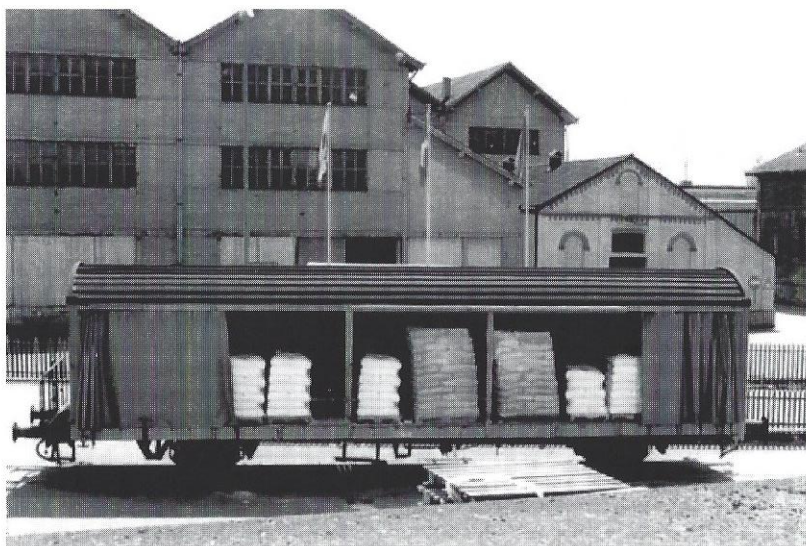


Akku-Schmalspurloki (600mm) Aufnahme in der CU 1920

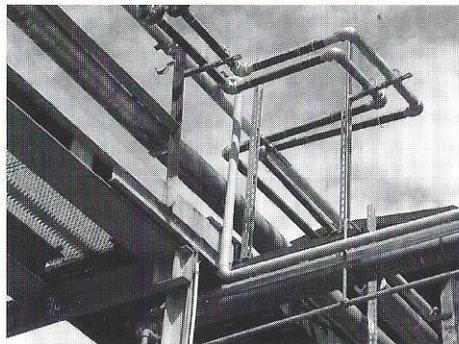




Akku-Schmalspurloki (600mm) Werkaufnahmen

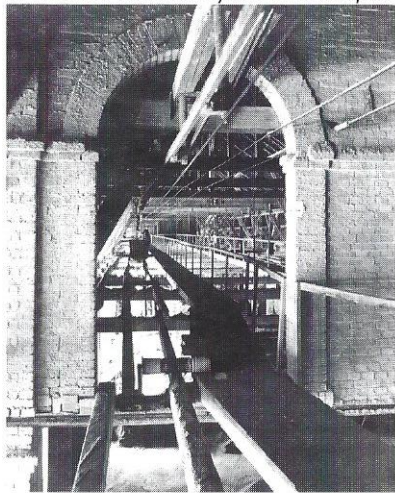


"Blachenwagen" für heutige interne Transporte über die Seestrasse Aufnahme Hansruedi Knopf



*Röhrensystem in der heutigen CU*

*Neben Dampf und Wasser durchziehen weitere ausgedehnte Röhrensysteme die Fabrikanlage. Mit Druckluft und Pumpen werden bis heute pulverförmige und flüssige Güter transportiert. Die pulverförmigen werden in einer Art überdimensionierter Rohpost hydraulisch mit Druckluft durch die Röhren geblasen, die flüssigen Güter gepumpt. Dabei kann wegen der Reinheit und wegen der unterschiedlichen Beschaffenheit der Röhren jeweils nur ein Stoff in einem Röhrensystem transportiert werden.*



*Hängebahn für den Düngertransport*

*Bei der Verlegung der Düngerproduktion an den heutigen Standort kamen als Transportlösung elektrisch angetriebene Hängebahnen zum Einsatz. Die vom technischen Büro unter Paul Schnorf-Hausmann konzipierte Anlage verband damit die Phosphataufschliesse mit Mahl- und Mischanlagen mit den ausgedehnten Fertiglageren. (12, S.95ff.) Später wurde diese Anlage ersetzt durch Förderbänder, Becherwerke und Silos. Becherwerke dienen dem Transport der Güter über geneigte Strecken. Heute wird der Rohdünger aus Schüttgutwagen in eine Grube entladen, von dort über Förderbänder zur Verarbeitung weiter transportiert.*



So bedeutend der Bahntransport besonders für die Massengüter der Chemischen Fabrik immer war, die Vorteile des Strassenverkehrs wusste man auch zu nutzen. Ab 1961 übernahmen die Lastwagen der Firma Lehnherr den grössten Teil der Strassentransporte. Transportiert wurden ab 1977 flüssige Chemikalien und später auch Stückgut.



1. Tanklastwagen ca. 1977



Dölf Lehnherr mit Lastwagen ca. 1934

## Die Firma Lehnherr

Ab 1925 übernimmt Gottlieb Lehnherr zusammen mit seinem Sohn Adolf die Fuhrhalterei an der Seestrasse in Uetikon. Die Firma führt bereits die Kehrichtabfuhr für die Gemeinde Uetikon aus. Die Transporte werden noch bis in die 50er Jahre teilweise mit Pferdegespannen ausgeführt, auch wenn 1932 der erste Lastwagen angeschafft wird. Transportiert werden Baustoffe und landwirtschaftliche Güter. Die Kehrichtabfuhr wird ab 1968 mit dem eigenen Kehrichtwagen durchgeführt. Heute wird die Firma in der dritten Generation von Martin Lehnherr, Renate Hämmig-Lehnherr und Kurt Hämmig weitergeführt. Lehnherr + Co, Transporte bietet heute nebst einigen Teilzeitstellen über zwanzig Mitarbeitern eine Vollzeitbeschäftigung. Der Wagenpark besteht aus dreizehn Tankfahrzeugen für Chemie- und Mineralöltransporte, zehn Fahrzeugen für Stückgüter und Wagenladungen, drei Lieferwagen und einem Kehrichtfahrzeug.



*Kehrichtabfuhr Uetikon, noch mit offenem Lastwagen Aufnahme Anfangs 60-er Jahre*



*2. Kehrichtwagen der Firma Lehnherr Aufnahme zwischen 1972 und 1980*



*Tankwagen Aufnahme zwischen 1981 und 1985*



Zitiert wird im Text vereinfacht. 1, S. 86 bedeutet, dass das Zitat aus P. Ziegler: *Uetikon am See*, S. 86 stammt.

Verwendete Literatur:

1. Peter Ziegler: *Uetikon am See*
2. Markus Kutter: *Der modernen Schweiz entgegen*, Bd.1-4
3. E. Joris, H. Witzig : *Brave Frauen aufmüpfige Weiber*
4. Hans-Peter Bärtschi: *Industriekultur im Kanton Zürich*
5. Hans-Jörg Gilomen, Rudolf Jaun et al.: *Innovationen. Schweizerische Gesellschaft für Sozialgeschichte Bd.17*
6. Josua Dürst; *Zürichsee-Schiffahrt*
7. Carl Eckoldt: *Kraftmaschinen I , Beiträge zur Technikgeschichte*
8. F. Steiger: *Uetikon und Miis Uetike Bd. I*
9. F. Steiger: *Uetikon und Miis Uetike Bd. II*
10. *Aus der Chronik der Chemischen Fabrik Uetikon 1944*
11. *150 Jahre Chemische Fabrik Uetikon*
12. Ulrich Geilinger- Schnorf: *Die Geschichte der Chemischen Fabrik Uetikon von 1818 bis 1993*
13. Albert Hauser: *Das Neue kommt. Schweizer Alltag im 19.Jahrhundert*
14. Hans Peter Treichler: *Die stillen Revolutionen. Arbeitswelt und Häuslichkeit im Umbruch (1880-1900)*
15. K. Schneider, E. Stark: *Uetiker Geschichten rund um den Obstbau*

## Sponsoren

Restaurierter privater  
Bahnkesselwagen  
"Chemische Fabrik Uetikon"  
Baujahr 1885  
(ältester noch existierender  
Bahnkesselwagen der Schweiz)

Zur Verfügungstellung des  
restaurierten privaten  
Bahnkesselwagens  
Rolf und Roger Wymann  
Eisenbahnmuseum Kerzers  
Aegertenstrasse 2  
3210 Kerzers

Erstellung des Gleises  
Walo Bertschinger AG  
Postfach 7534  
8023 Zürich

Transport des Tiefladeanhängers  
von Kerzers nach Uetikon  
Lehnherr & Co  
Transporte  
Bergstrasse 2  
8707 Uetikon

Zur Verfügungstellung des  
Tiefladeanhängers für den Transport  
und eines  
Krans für den Ablad und die  
Platzierung des Kesselwagens auf  
dem Gleis  
Gebr. Schneider AG  
Bergstrasse 10  
8706 Meilen

Uebernahme der Kosten für die  
Originalbeschriftung am  
Kesselwagen  
UBV Uetikon Betriebs- und  
Verwaltungs AG  
CU Chemie Uetikon AG

## Fotos:

sofern nicht im Text erwähnt:  
Kurt Niederer  
Hansruedi Knopf  
Karl Schneider  
Albert Steiger  
H.P.Moergeli  
Firmas Lehnherr  
CU

## Broschüre:

Kurt Niederer  
Beratung, Recherchen, Fotos, Texte

Hansruedi Knopf  
Beratung, Recherchen, Fotos, Ideen

CU  
Fotos, Dokumente


Theo Wyler  
Recherchen, Ideen

Erich Stark  
Recherchen, Text

Ursina Lenz  
Recherchen

Karl Schneider  
Gestaltung

Juni 2003

 Uetiker Museum  
8707 Uetikon am See