

Walter Aeschimann / Hugo Wenger

# VERIKON-BAUMA-BAHN

RÜCKBLICK UND AUSBLICK



Auszug aus diesem Buch

RWS fbo  
2024/07/10

*Copyright bei den Autoren*

Walter Aeschmann, Thalheim an der Thur

Hugo Wenger, Tann

*Konzept und Gestaltung*

René Gander, Zürich

*Satz und Druck*

Druckerei Schulthess AG, Zürich

*Lithos*

Diggelmann + Muggli AG, Schlieren

*Ausrüstung*

Näff & Sieber, Turbenthal

*Auflage*

4000 Exemplare, Sommer 1984

## **Die allgemeine Entwicklung des Bahnbaus in der Schweiz**

Abgesehen von der Stadt Basel, die am 5. Juni 1844 mit der Eröffnung der Strecke nach Strassburg Anschluss an das französische Bahnnetz erhielt, blieb die «Spanisch-Brötli-Bahn», die am 7. August 1847 zwischen Zürich und Baden den Betrieb aufnahm, die einzige Bahnstrecke in der damaligen Eidgenossenschaft.

Erst die Gründung des Bundesstaates im Jahre 1848 brachte den Wegfall der kantonalen Weg- und Brückenzölle, die Einführung von einheitlichem Mass und Gewicht sowie die Neuordnung des Münzwesens. Für den Bahnbau wurden somit günstigere Voraussetzungen geschaffen. Zwar verursachte der Streit um die Frage, ob der Bahnbau Sache des Bundes oder der Privatwirtschaft sein sollte, nochmals eine Verzögerung, doch setzte sich nach hitzigen Auseinandersetzungen in Parlament und Öffentlichkeit das Privatbahn-System durch. Das Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 räumte den Kantonen das Recht der Konzessionserteilung ein, währenddem die Bautätigkeit der Privatinitiative überlassen war, sofern die Kantone dieses Recht nicht für sich in Anspruch nehmen wollten.

In der folgenden Bauperiode, die bis 1864 dauerte, wuchs das Eisenbahnnetz auf 1300 km an. Es handelte sich um Normalspurlinien, die grösstenteils noch heute zum Hauptnetz gehören. Eine Krise, die bis zum deutsch-französischen Krieg 1870/71

dauerte, bewirkte den Erlass eines Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872, das den Kantonen das Recht zur Konzessionserteilung entzog und dieses zur Bundessache erklärte. Am 28. Juli 1873 wurde dem schweizerischen Handelsdepartement eine Eisenbahnabteilung angegliedert, aus der dann 1878 in Verbindung mit dem Postwesen das Post- und Eisenbahndepartement entstand.

Nach 1870 folgte eine zweite Bauperiode. Sie brachte den Bau der Gotthardbahn und die Erweiterung des Netzes auf 2730 km. Der bekannte «Nationalbahnkrach» und eine neue Krise, von der auch die sonst kapitalstarke Nordostbahn betroffen wurde, gab den Anhängern der Staatsbahn-Idee neuen Auftrieb. 1883, und namentlich 1896, als die Verstaatlichung vorbereitet wurde, erliess der Bund schärfere Bestimmungen über das Rechnungswesen der Bahnen. Am 20. Februar 1898 stimmte das Schweizer Volk mit 386 634 Ja gegen 182 718 Nein dem Rückkauf der Privatbahnen durch den Bund zu. Am 1. Januar 1902 nahmen die Schweizerischen Bundesbahnen auf dem früheren Netz der Schweizerischen Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen den Betrieb auf. 1903 erfolgte der Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn. Mit dem Erwerb der Gotthardbahn im Jahre 1909 war die Verstaatlichung einstweilen abgeschlossen.

Trotz Nationalbahnkrach und Krise erweiterte sich das Normalspurnetz bis zur Jahrhundertwende auf 3104 km. Das Schmalspurnetz, die städtischen

Trambahnen inbegriffen, hatte erst eine Ausdehnung von 440 km erreicht. Bis 1915 nahm die Streckenlänge dieser Bahnen um 921 km zu. Das Normalspurnetz verzeichnete noch eine Vergrösserung um 475 km. Ohne die Simplon- und Lötschberglinie wäre dieser Zuwachs noch geringer ausgefallen. Das schweizerische Eisenbahnnetz hatte zu diesem Zeitpunkt seine grösste Ausdehnung erreicht.

## Das Bahnnetz im Zürcher Oberland

### Die Glattalbahn

Das Zürcher Oberland kam dank der Weitsicht unternehmender Männer aus Uster schon in den Anfängen des Eisenbahnbaus zu seiner ersten Bahnlinie.

Als die 1853 durch Zusammenschluss verschiedener Einzelgesellschaften gegründete Nordostbahn-Gesellschaft mit dem Projekt einer Bahn von Zürich nach Winterthur an die Öffentlichkeit trat, setzte man sich in Uster sofort für den Bau einer Zweiglinie Wallisellen-Uster ein. Neben der Schwierigkeit, die finanziellen Mittel zusammenzubringen, galt es auch, Widerstände aus der ländlichen Bevölkerung zu überwinden. Nicht zuletzt bereitete auch die Nordostbahn, welche 1855 die Strecke Oerlikon-Winterthur in Betrieb nahm, unnötige Hindernisse. Allen Widerwärtigkeiten zum Trotz konnte am 1. August 1856 die Strecke Wallisellen-Uster eröffnet werden.

Wie viele andere Gesellschaften sah sich auch die Glattalbahn genötigt, die Eigenständigkeit aufzugeben und sich mit andern Unternehmungen zusammenzuschliessen. So kam es 1858 mit der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft (Winterthur-Wil-St. Gallen-Rorschach) und der Südostbahn (Rorschach-Sargans-Chur, Sargans-Glarus-Rapperswil) zur Bildung der Vereinigten Schweizerbahnen. Die neue Gesellschaft hatte ihren Sitz in St. Gallen. Sie setzte die Arbeiten an der

Strecke Uster-Wetzikon fort, die am 9. November 1857 eröffnet wurde. Am 15. Februar 1859 konnte das Reststück bis Rapperswil eingeweiht werden. Mit der Eröffnung der Arlberglinie erhielt die Glattalbahn ab 21. September 1884 auch internationale Bedeutung, verkehrte doch über ihre Strecke der Arlberg-Orient-Express.

Die Verstaatlichung brachte für die Bahnbenützer zwar den Vorteil massiver Billettpreissenkungen, aber den Nachteil, dass die Linie zur Nebenstrecke degradiert wurde. Die Expresszüge wurden nun über Thalwil dem Zürichsee entlang ostwärts geführt. (1)

### Die Tösstalbahn

Am 24. September 1865 fand im «Bären» in Turbenthal eine Versammlung von Befürwortern einer «Tösstalbahn» statt.

Die Nordostbahn zeigte sich aber an diesem Projekt nicht sonderlich interessiert. Nach mühsamen Vorarbeiten kam es schliesslich am 17. Dezember 1871 doch zur Gründung der «Tösstalbahn-Gesellschaft». Auf Grund des Kostenvoranschlages rechnete man für die Strecke Grütze-Bauma mit Aufwendungen von Fr. 2 555 000.—. Obwohl die Mittel für den Bau der Strecke Bauma-Wald in der Höhe von weiteren Fr. 2 700 000.— noch nicht vorhanden waren, begann man am 1. Februar 1872 mit den Bauarbeiten am Teilstück Grütze-Bauma.

Schon bald zeigte sich, dass die Kosten weit höher lagen. 1873 wurde eine Nachfinanzierung im Betrage von Fr. 1 900 000.— nötig, welche von den Bahngemeinden aufzubringen war, obschon sie den Bau bereits mit Fr. 1 294 000.— unterstützt hatten. Dank dem in Mailand tätigen Fischenthaler Fabrikanten Johannes Schoch, der den Bahnbau allein mit Fr. 342 000.— förderte, war es möglich, auch die Strecke Bauma-Wald zu bauen. Am 4. Mai 1875 konnte der Streckenteil Grütze-Bauma eröffnet werden.

Das Jahr 1876 brachte dem Unternehmen weitere unangenehme Überraschungen: Es hatte sich eine neue Kostenüberschreitung von 1,1 Millionen ergeben, die durch Obligationen gedeckt wurde, für deren Rückzahlung die Gemeinden garantierten. Dazu kam ein Hochwasser, das im Juni grössere Streckenabschnitte weggerissen hatte. Die Instandstellungen verursachten neue Kosten. Mit Hilfe des Kantons Zürich und der sonst schon stark belasteten Gemeinden gelang es aber, die benötigten Mittel von rund Fr. 500 000.– zu beschaffen und den Betrieb der Bahn wieder aufzunehmen. Am 14. Oktober 1876 konnte auch die Strecke Bauma–Wald eröffnet werden.

Auf den 1. Januar 1918 wurde die Tösstalbahn vom Bund zurückgekauft und dem Netz der Schweizerischen Bundesbahnen eingefügt. (2,3)

### **Die Wald–Rüti-Bahn**

Die Wald–Rüti-Bahn wurde am 28. September 1876 eingeweiht. Sie bildete das Bindeglied zwischen der Glattallinie und der Tösstalbahn. Diese selbständige Unternehmung liess den Betrieb jedoch anfangs von den Vereinigten Schweizerbahnen, dann von den SBB besorgen. Ab 1. Oktober 1906 übernahm die Tösstalbahn den Traktionsdienst.

Die Wald–Rüti-Bahn wurde gleichzeitig mit der Tösstalbahn vom Bund übernommen. (2,3)

### **Effretikon–Wetzikon–Hinwil**

Wie im Tösstal, so wurde auch im Kempttal um 1865 der Eisenbahnbau diskutiert. Diese Bestrebungen wurden von der Nordostbahn sofort unterstützt. Zur Gründung der Eisenbahngesellschaft kam es jedoch erst am 29. Mai 1873. Von Anfang an beteiligte sich die Nordostbahn, aber auch die Stadt Zürich, finanziell an diesem Projekt. Die Nordostbahn besorgte die Vorarbeiten, entwarf die Pläne und stellte auch die Bauleitung. Die Eröffnung fand am 16. August 1876 statt.

Diese Linie war vor allem für die Gemeinden Pfäffikon und Hinwil von grosser Bedeutung. Beide Orte hätten ihre Stellung als Bezirkshauptorte ohne Eisenbahnverbindung nur mit Mühe aufrecht erhalten können. Es ist daher verständlich, dass sich die Initianten vornehmlich aus Hinwil (Gerichtsschreiber Meili und Statthalter Pfenninger) und Pfäffikon (Statthalter Frick, Gerichtsschreiber Hasler und Kantonsrat Bietenholz) rekrutierten. Wetzikon wurde durch die neue Linie Eisenbahnknotenpunkt. (3,4)

### **Zürich–Meilen–Rapperswil**

Am 3. April 1871 konstituierte sich in Meilen eine Gesellschaft zur Gründung einer «rechtsufrigen Zürichseebahn». Wegen der allgemeinen Finanzkrise musste die Nordostbahn 1877 die Ende 1874 begonnenen Bauarbeiten wieder einstellen. Im März 1889 wurden die Arbeiten fortgesetzt, nachdem der Bundesrat die Nordostbahn aufgefordert hatte, die Strecke nun auszubauen. Am 15. März 1894 wurde die Linie Stadelhofen–Rapperswil eröffnet. Wegen den Tunnelbauarbeiten verzögerte sich die Inbetriebnahme des Reststückes Stadelhofen–Zürich HB bis zum 1. Oktober 1894.

### **Die übrigen Eisenbahnlinien**

Nachdem das Zürcher Oberland durch das Glatt-, Töss- und Kempttal mit Eisenbahnen erschlossen und auch die Linie entlang dem Zürichsee in Betrieb war, stellte sich die Frage der Querverbindungen. Das Fehlen einer Verbindung vom Tösstal ins Glattal und von diesem an den Zürichsee wurde als Mangel empfunden.

Eine erste Querverbindung stellte die am 1. Juni 1901 eröffnete Uerikon–Bauma-Bahn her. Am 3. Oktober 1903 folgte die Strassenbahn von Wetzikon nach Meilen, die in Wetzikon auch über eine Tramstrecke nach Kempten verfügte. Dieses Teilstück wurde aber 1939 aufgehoben und durch einen Autobus ersetzt. Die elektrische Strassenbahn

Uster–Oetwil am See wurde 1909 eröffnet. Mit der Forchbahn, die am 27. November 1912 den Betrieb zwischen Stadelhofen und Esslingen aufnahm, erreichte das Eisenbahnnetz im Zürcher Oberland seine grösste Ausdehnung.

### **Die Vorgeschichte der Uerikon–Bauma-Bahn**

#### **Die Projekte zwischen dem Töss- und Glattal**

Im Jahre 1871 tagte in Bäretswil eine Versammlung, die von Abgeordneten aus dem Zürcher Oberland, von Rapperswil, dem Tössstal und aus dem thurgauischen Eschlikon stark besucht war. Es galt, sich über das künftige Bahnnetz im Zürcher Oberland klar zu werden, das bisher nur durch die Glattallinie erschlossen war. Die Versammlung diskutierte die folgenden Projekte:

Effretikon–Pfäffikon–Wetzikon–Hinwil–Wald  
Saland–Pfäffikon–Uster  
Winterthur–Bauma–Fischenthal–Wald  
Wald–Rüti  
Bauma–Bäretswil–Hinwil–Dürnten–Bubikon  
Eschlikon–Turbenthal  
Dürnten–Wald

In Anbetracht der damaligen schlechten Strassen- und Postverbindungen und den Vorteilen, welche die Eisenbahn im Vergleich dazu bot, erscheinen die vielen Projekte verständlicher. Wären sie aber ausgeführt worden, so würden sie dem Umfang des heutigen Hauptstrassennetzes entsprechen. Diese Flut an Projekten war nicht zuletzt auch durch das neue Gesetz über die Beteiligung des Kantons an den Eisenbahnen, das am 14. April 1872 in Kraft trat, ausgelöst worden. Nach diesem Erlass übernahm der Kanton einen Drittel der Baukosten, wenn die betreffende Landesgegend den ersten

Drittel aufbrachte. Auf diese Weise entstanden nach 1872 die Strecken Effretikon–Wetzikon–Hinwil und Winterthur–Bauma–Wald–Rüti.

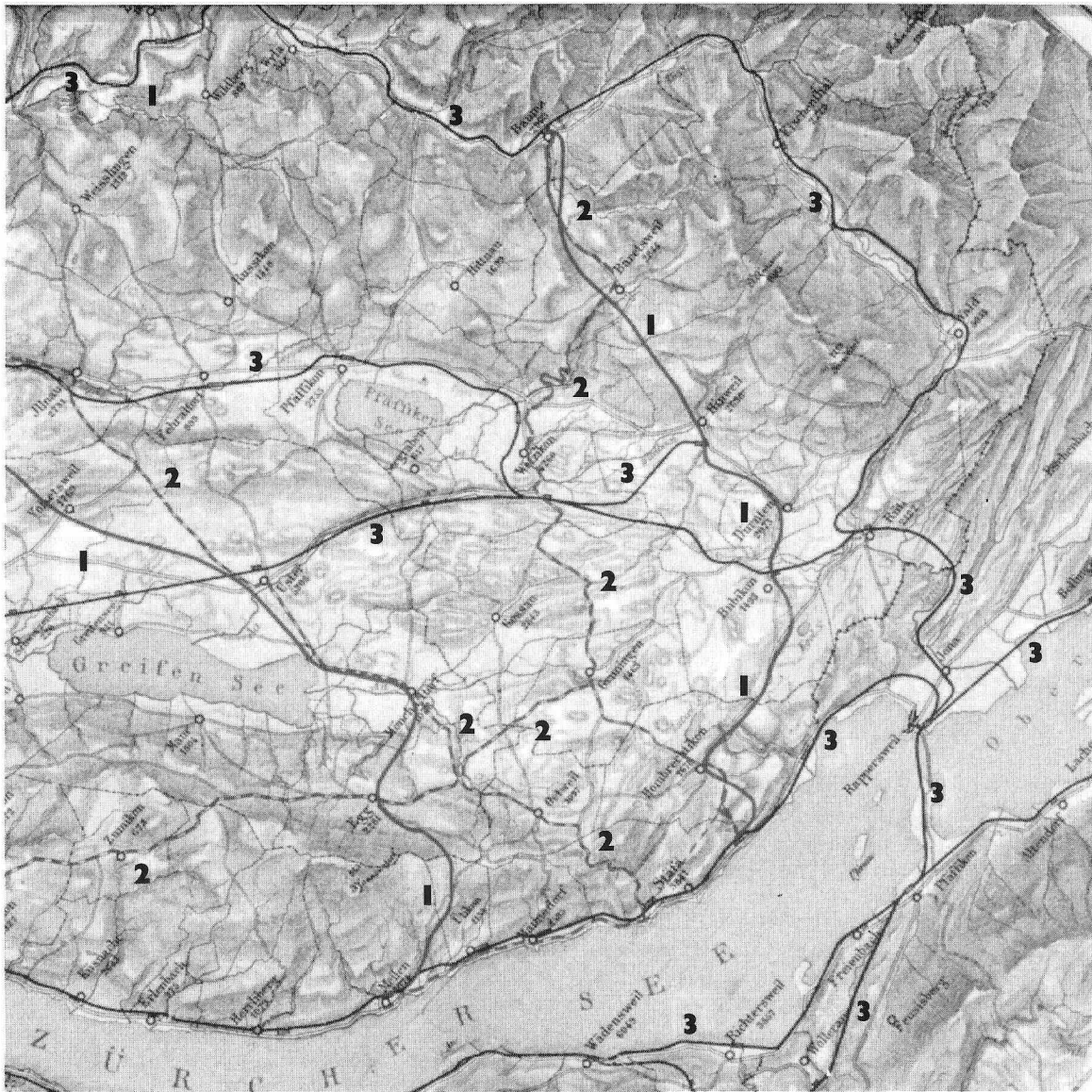
Ein Komitee, das zwischen Bauma und Hinwil eine Bahnverbindung anstrebte, beauftragte NOB-Oberingenieur Robert Moser mit der Ausarbeitung eines Projektes, das 1883 abgeliefert wurde. Der Krisenlage wegen kam es aber nicht mehr zur Ausführung.

#### **Die Projekte zwischen Glattal und Zürichsee**

Alt Bundesrat Jakob Dubs (1822–1879) gehörte zu den ersten Initianten für den Bau von Schmalspurbahnen, nachdem diese mit dem revidierten Eisenbahngesetz von 1872 als zulässig erklärt worden waren. Er liess sich nach dem Rücktritt aus dem Bundesrat in Stäfa nieder, wo er zahlreiche Schmalspurbahnprojekte entwickelte. Die Ausführung dieser Pläne sollte eine in Basel domizilierte Finanzgesellschaft übernehmen, an deren Spitze Dubs selbst stand.

Er entwarf das Projekt einer Schmalspurbahn von Stäfa über Hombrechtikon und Grüningen–Gossau nach Wetzikon, das bei den Gemeinden Zustimmung fand. Eine weitere Linie sollte zwischen Zürich und Grüningen als Forchbahn eine Verbindung herstellen. Die Vorarbeiten waren im Sommer 1872 so weit gediehen, dass die beteiligten Gemeinden am 14. Dezember 1872 dem Ausführungsplan zustimmen konnten. An den Kosten von Fr. 90 000.– je Kilometer hätten sich die Gemeinden, der Kanton Zürich und die Basler Finanzgesellschaft zu je einem Drittel beteiligen sollen. Am 30. März 1873 wurde der Bauvertrag von den Gemeinden ratifiziert.

Ingenieur Wethli aus Männedorf, der als zürcherischer Staatsbaumeister auch im Eisenbahnwesen grossen Einfluss ausübte, wusste die Konzessionerteilung zu hintertreiben. Es missfiel ihm vor allem, dass nicht Männedorf, sondern die Nachbargemeinde



Bahnprojekte im Zürcher Oberland um 1895

- 1 Normalspur
- 2 Schmalspur
- 3 bestehend

Stäfa Ausgangspunkt der Bahn sein sollte, und zwar bevor das rechte Zürichseeufer selbst eine Eisenbahn besass. Ausschlaggebend war jedoch der Entscheid, dass das kantonale Beteiligungsgesetz vom 14. April 1872 für Schmalspurbahnen nicht gelte, womit die Finanzierung als gescheitert betrachtet werden musste.

Dubs liess sich dadurch nicht entmutigen und legte 1875 dasselbe Projekt, nun als Normalspurbahn, wieder vor. Von den Baukosten von Fr. 2 700 000.– hätte die Gemeinde Gossau Fr. 165 000.– übernehmen sollen. Mit 209 gegen 336 Stimmen wurde aber der Kredit verweigert, obschon private Kreise bereit waren, vorab Fr. 25 000.– zu übernehmen.

In Hombrechtikon stimmten je 210 Männer dafür und dagegen. Gemeindepräsident Robert Heusser gab den Stichentscheid für das Projekt.

Grüningen befürwortete das neue Projekt mit überwiegender Mehrheit. Die ablehnende Haltung von Gossau verhinderte diesmal die Verwirklichung des Vorhabens. Weitere Bestrebungen vermochten sich nicht durchzusetzen. Der Nationalbahn-Krach und die Krise bei der Nordostbahn trugen das ihre dazu bei, dass keine neuen Projekte lanciert wurden.

Erst 1889, als sich die finanziellen Verhältnisse bei den Bahnen wieder zu bessern begannen, stand das Projekt Stäfa–Wetzikon wieder zur Diskussion. Der hohen Kosten wegen liess man das Normalspurprojekt jedoch fallen und wandte sich wieder der Schmalspur zu. Am 23. Juni 1893 wurde für die Strecke Stäfa–Wetzikon die Konzession erteilt. Es war beabsichtigt, diese Linie später über Bärenswil nach Bauma zu verlängern. (5)

Auch in Uster befasste man sich anfangs 1870 mit Bahnprojekten. Vorgesehen war eine Verbindung nach Meilen oder Stäfa. Da es nicht möglich war, alle Interessen auf einen Nenner zu bringen, blieben die Bemühungen erfolglos. Als man 1895 befürchtete, Wetzikon könnte Uster bezüglich der Bahnverbin-

dungen den Rang ablaufen, besann man sich auf frühere Vorhaben. So wurde das Strassenbahnprojekt Uster–Pfäffikon wieder aus der Schublade geholt. Mehr Aussicht auf Verwirklichung hatte die Absicht, mit einer Normalspurbahn eine Verbindung von Effretikon über Uster nach Egg und Meilen zu schaffen. Ähnlich wie 25 Jahre früher, häuften sich die Bahnprojekte im Oberland. Man achtete weniger auf die wirklichen Verkehrsbedürfnisse als auf die Meinung einflussreicher Männer, nach deren Ideen und politischen Absichten die eine oder andere Gemeinde durch den Bahnbau zu grösserer Bedeutung gelangen sollte.

Mitten in dieses Bahnaufieber platzte nun Adolf Guyer-Zeller mit dem Projekt einer Uerikon–Bauma-Bahn.

### **Wer war Adolf Guyer-Zeller?**

Er wurde am 1. Mai 1839 in Neuthal, Gemeinde Bärenswil, geboren, wo sein Vater eine Baumwollspinnerei betrieb. Nach dem Abschluss der Volksschule besuchte er die Kantonsschule in Zürich und später die Akademie in Genf. Mit 20 Jahren begab er sich nach Paris, später nach England, Nord-Amerika und Kuba. 1863 kehrte er nach Neuthal zurück, nachdem er im Jahre zuvor Ägypten bereist und an einer Wallfahrt nach Jerusalem teilgenommen hatte. Im Betriebe seines Vaters wurde er 1865 Mitarbeiter, doch sagte ihm diese Tätigkeit immer weniger zu. Um 1870 verlegte er seinen Wohnsitz nach Zürich und widmete sich vor allem dem Eisenbahnbau. Grosses Interesse brachte er dem Bau der Gotthardbahn entgegen. Er entwickelte eigene Bahnprojekte, so für eine Engadin-Orientbahn, die von Calais über Zürich eine Verbindung nach Konstantinopel schaffen sollte.

Während der Krisenjahre kaufte er Eisenbahnaktien auf und nahm dadurch bald eine beherrschende Stellung ein, die ihm den Zunamen «Eisenbahnkönig» eintrug. Als Direktor der Nordostbahn förderte er den Bau von Nebenlinien. 1893 entwarf



Porträt Adolf Guyer-Zeller's mit seiner  
Unterschrift

er das Projekt der Jungfraubahn, das nach seinen Plänen und teilweise mit seinem Geld ausgeführt wurde. Seine Machtstellung erlaubte es ihm, 1894 die Direktion und den Verwaltungsrat der Nordostbahn zu stürzen und sich selbst zum Präsidenten der Nordostbahn zu machen. Daneben bekleidete er auch öffentliche Ämter. So gehörte er während 18 Jahren dem Zürcher Kantonsrat an und hatte auch das Amt des griechischen Generalkonsuls in Zürich inne. Seiner engeren Heimat blieb er dennoch verbunden. Auf seine Kosten liess er im Zürcher Oberland Spazier- und Wanderwege anlegen, die heute noch gerne begangen werden. Er gehörte auch zu den Mitgründern der Sektion Bachtel des Schweizerischen Alpenklubs. Adolf Guyer-Zeller starb am 3. April 1899 und wurde auf dem Friedhof Bauma in einem Familiengrab beigesetzt. (3)

*Guyer-Zeller.*

## Das Projekt einer «Uerikon-Bauma-Bahn»

Am Mittwoch, den 23. Januar 1895, versammelten sich auf die Einladung eines Initiativkomitees hin im Gasthof Löwen in Bubikon über 80 Männer aus dem Zürcher Oberland, um über die Erstellung einer «Transversalbahn von Uerikon nach Bauma» zu beraten.

Der Tagungspräsident, Kantonsrat Wilhelm Nauer, Hinwil, liess Adolf Guyer-Zeller über sein Projekt referieren. Das Versammlungsprotokoll ist erhalten geblieben, dem folgende Ausführungen Guyer-Zeller's entnommen werden können:

*«Das Tracé hat, eine kleine, durch Verlängerung noch zu korrigierende Strecke mit 27 per Mille ausgenommen, eine Maximalsteigung von 25 per Mille und keine Kurve mit kleinerem Radius als 200 m. Dadurch wird sie für immer betriebstechnisch richtig und für allen Güterverkehr leistungsfähig sein, was man z. B. von der Südostbahn nicht sagen kann. Diese hat sowohl von Pfäffikon als von Goldau eine Steigung von 50 per Mille und wird darum niemals dazu kommen, einen grösseren Güterverkehr ökonomisch zu bewältigen. Denn bei 5 oder 6 Güterwagen muss schon eine zweite Lokomotive vorgespannt werden.*

*Von der Station Uerikon geht die Strecke nach Hombrechtikon, von da unter ausserordentlich günstigen Verhältnissen nach Wolfhausen und dann zwischen dem Dorf Bubikon und dem «Ritterhaus» zur Station Bubikon der V.S.B. Über die Mitbenützung dieses Bahnhofes wird eine Verständigung mit den V.S.B. nötig, aber auch möglich sein. Die Steigungsverhältnisse zwischen Bubikon und Dürnten sind ebenfalls sehr günstige. Von Dürnten bis zur Station Hinwil ist eine Steigung von 24,4 per Mille. Die Station Dürnten ist in der Nähe des Schulhauses projektiert. Von Hinwil an gilt genau das Projekt aus dem Jahre 1883. Dasselbe ist auf Grund von einlässlichen, in den Jahren 1872 und*

1873 gemachten Aufnahmen ausgearbeitet. Es zieht sich von Hinweil bei der dortigen Mühle vorbei und geht den Abhängen entlang nach der Station Emmetschloo, welche zunächst Ettenhausen und Kempton bedient. Der Kanton Zürich ist bei der Korrekationsanstalt Ringweil stark interessiert; sie lässt sich durch eine Strasse von geringem Gefälle mit der Station Emmetschloo verbinden. Von Ringweil ist Gyrenbad und der Bachtel leicht erreichbar, so dass sich da wohl die Erstellung einer Station rechtfertigt. Allerdings bietet sie der Gemeinde Wetzikon nicht das, was diese will; letztere ist ja von einem ganzen Ring von Eisenbahnen eingeschlossen, und wird, wenn sie eine Kirche mit Fr. 300 000.– erstellen kann, nicht davor zurückschrecken, auch an dem Weiterausbau der durch ihr Territorium gehenden Bahnen mitzuwirken. Von Emmetschloo zieht sich das Tracé weiter gegen das Tobel, dann auf das andere Ufer hinüber und kommt beim Letten in Bäretswil zur nächsten Station. Von hier geht es weiter durch das Bussenthal am Fusse des Burghügels Gryffenberg nach Neuthal, am rechten Ufer des weissen Bachs hinunter und umkreist in einer schönen Kurve das Dorf Bauma, um dann auf der vorhandenen Brücke in die Station einzumünden. Auch hier wird sich bezüglich der Mitbenutzung des Bahnhofes eine Verständigung mit der Tösstalbahn finden lassen. Die neue Linie wird also vier schon vorhandene und ausgebaute Stationen, nämlich Uerikon, Bubikon, Hinweil und Bauma benützen können und nur die Zwischenstationen bauen müssen, die man ja in einfachem Style halten kann. Durch die Erstellung dieser Linie wäre die alte Verbindungslinie zwischen Zürcher Oberland und Zürichsee wieder hergestellt und man würde mit der Bahn in derselben Richtung fahren, in welcher früher die regelmässigen, sogenannten Seefuhrmänner, ihre Rosse lenkten.»

Anhand verschiedener Beispiele strich Guyer-Zeller die Verkehrserleichterungen heraus, welche durch die neue Bahn geschaffen würden, wenn auch die Verbindungslinie Eschlikon-Turbenthal gebaut sei. Der Verkehr aus der Ostschweiz werde dann nicht mehr den Weg über Zürich in die Zentralschweiz nehmen, sondern die kürzere Route Eschlikon-Turbenthal-Bauma-Uerikon-Meilen bevorzugen. Eine Fährverbindung Meilen-Horgen und ein «Drahtseilbähnchen» von dort nach der 70 Meter höher gelegenen Station Horgen-Oberdorf schaffe Anschluss an die Linie nach der Zentralschweiz. Ein Reisender, der von Bubikon nach Zug wolle, würde auf diesem Weg 28 Reisekilometer einsparen. Die Tösstalbahn werde durch den Bau der Uerikon-Bauma-Bahn keine Einbusse erleiden, im Gegenteil, der zusätzliche Verkehr aus der Linie Turbenthal-Eschlikon werde einen allfälligen Ausfall mehr als nur decken.

Guyer-Zeller erläuterte auch die finanzielle Seite seines Projektes und warnte davor, per Kilometer mehr als Fr. 100 000.– aufzuwenden. Höhere Kosten seien einfach nicht tragbar. Er verwies auf die schlechten Erfahrungen, welche die Gemeinden im Tösstal hätten machen müssen. Bevor sich der Kanton am Bau beteilige, müssten die interessierten Gemeinden einen Drittel der Kosten aufbringen. Darum müsse sparsam gebaut werden und «man werde wohl das Maschinensystem des in Binningen bei Basel wohnenden englischen Ingenieurs Rowan anwenden, der die Lokomotive mit den Personenzügen kombiniert».

Guyer-Zeller erklärte, dass man von den Gemeinden am rechten Seeufer ebenfalls einen Beitrag erwarte, speziell aber vom Bezirkshauptort Pfäffikon, der mit den Gemeinden im Tösstal, nämlich Bauma, Sternenberg und Wila, direkt verbunden werde. Sei das erste Drittel der Baukosten aufgebracht, übernehme nach Gesetz der Kanton das zweite Drittel. Der Referent versprach, sich dafür einzusetzen, dass die Nordostbahn das

letzte Drittel übernimmt. Käme es dazu, so würde die Nordostbahn wohl auch den Betrieb führen, und deren langjährige Erfahrungen kämen auch der neuen Bahn zu gute. Die Baukosten von Fr. 2 400 000.– wären demnach wie folgt aufzubringen:

Stäfa und Uerikon	Fr. 60 000.–
Hombrechtikon	Fr. 100 000.–
Bubikon und Wolfhausen	Fr. 60 000.–
Dürnten	Fr. 80 000.–
Hinwil	Fr. 100 000.–
Wetzikon (Ettenhausen)	Fr. 50 000.–
Bäretswil	Fr. 250 000.–
Bauma	Fr. 25 000.–
Pfäffikon und weitere Gemeinden	Fr. 75 000.–
	<u>Fr. 800 000.–</u>
Leistung des Kantons	Fr. 800 000.–
Verbleibender Rest	Fr. 800 000.–
<i>Total Bausumme</i>	<u>Fr. 2 400 000.–</u>

Mit einem kräftigen Appell, mutig Hand ans Werk zu legen, schloss der Referent seinen, wie es heisst, «zweistündigen, frei gehaltenen Vortrag».

In der nachfolgenden Umfrage erhielten zuerst die Vertreter der Gemeinden das Wort. Nach dem Protokoll nahmen diese zum Projekt wie folgt Stellung:

Für Uerikon und Stäfa sprach Gemeinderat Pünter. Er erklärte, dass der Gemeinderat der politischen Gemeinde Stäfa einstimmig für das Projekt sei und auch die Bevölkerung dasselbe begeistert begrüsse.

Im gleichen Sinne sprach der Vertreter Hombrechtikons, Schlumpf, und für Wolfhausen alt Gemeinderat Baumann, der jedoch die Subventionierung nicht als sicher hinstellen konnte, da die kleine Gemeinde am Vorabend eines Schulhausbaues stehe.

Der Gemeindepräsident von Bubikon, Frei, bestätigte, dass die finanzielle Unterstützung seitens

der Zivilgemeinde Wolfhausen zweifelhaft sei. Der Gemeinderat Bubikon habe für sich mit einem Anteil von Fr. 50 000.– gerechnet, doch werde man bei etwas gutem Willen den Mehrbetrag von Fr. 10 000.– auch aufbringen. In Bubikon rechne man fest mit der Durchführung des Projektes.

Gemeindepräsident Hürlimann aus Dürnten zeigte sich voll und ganz für das Projekt eingenommen. Er bemängelte zwar, dass die Station zu sehr an die Peripherie der Gemeinde zu liegen komme und manche Gemeindeteile unbefriedigt lasse, hoffte aber, dass eine namhafte Subvention übernommen werde.

Gemeinderatsschreiber Kög, Hinwil, erklärte, dass seine Gemeinde wisse, welche Vorteile eine Bahnverbindung bringe. Darum werde sie, obgleich schon einmal für einen solchen Zweck Fr. 180 000.– ausgegeben wurden, jetzt auch gern die geforderten Fr. 100 000.– zahlen, namentlich, weil sie eine direkte Linie an den See bekomme.

Bezirksrichter Fischer, Bäretswil, betonte, dass seiner Gemeinde am meisten daran liege, dass das Projekt zustandekomme. «Die Bärentswiler sassen gewissermassen in einer Mausefalle und müssten schauen, aus derselben herauszukommen.» Die geforderte Subvention würde darum ohne Bedenken genehmigt, obwohl die Gemeinde nicht reich sei.

Oberlieutenant Ottiker aus Bauma vertrat seine Privatansicht und begrüsst das Projekt, dem auch die Behörden und die Einwohnerschaft Sympathie entgegenbringen werde. Sollte die politische Gemeinde den ihr zugeordneten Subventionsanteil nicht voll bewilligen können, so werde ihr die Zivilgemeinde zu Hülfe kommen.

Auf Anregung von Ratsschreiber Pfenninger, Hinwil, bestimmte die Versammlung ein Komitee, in das folgende Vertreter gewählt wurden:

Stäfa:	Die Wahl erfolgt durch den Gemeinderat
Hombrechtikon:	Gemeinderat Wettstein, im Tobel
Bubikon:	Gemeindepräsident Frei

Dürnten:	Gemeindepräsident Hürlimann
Hinwil:	Gemeindepräsident und Kantonsrat Wilhelm Nauer
Wetzikon:	Müller-Graf
Bäretswil:	Major Bünzli und Arnold Spörri
Bauma:	Bezirksrat Egli
Sekretäre:	Hauptmann Hottinger, Bubikon, und Dr. Wrubel, Zürich (6)

### Wird die Konzession erteilt?

Namens des Initiativkomitees wurde das Konzessionsgesuch, das von W. Nauer als Präsident und Th. Honegger als Sekretär, unterzeichnet war, beim Eidg. Eisenbahndepartement in Bern eingereicht.

Schon damals waren Vernehmlassungsverfahren üblich. Am 11. Februar 1895 erhielt der Regierungsrat des Kantons Zürich Gelegenheit, sich zu diesem Konzessionsbegehren zu äussern. Dieser übermittelte die Vorlage den beteiligten Gemeinden «zur Rückäusserung». Ausserdem wurden die Konzessionsinhaber der schmalspurigen Strassenbahnen für die Strecken Wetzikon–Gossau–Grüningen und Wetzikon–Bäretswil ersucht, sich über das neue Konkurrenzprojekt auszusprechen.

Die Gemeinden Bauma, Bäretswil, Hinwil, Dürnten, Bubikon, Hombrechtikon und Stäfa äusserten sich zum Projekt in einer Kollektiveingabe vom 9. März 1895 ungefähr in gleicher Weise wie im begleitenden Bericht zur Konzessionseingabe.

In einer besonderen Eingabe vom 27. Februar 1895 verlangte der Gemeinderat Stäfa, dass alle Züge von Stäfa, und nicht von Uerikon aus, auszugehen hätten.

Hombrechtikon und Dürnten drückten den Wunsch aus, dass die projektierte Station näher an das Dorf gerückt werde.

Sehr ausführlich liess sich der Gemeinderat Wetzikon am 22. März 1895 vernehmen. Wetzikon halte selbstverständlich am konzessionierten Schmalspurprojekt Bauma–Bäretswil–Wetzikon–

Grüningen–Stäfa fest. Nachdem sich die Gemeinde Bäretswil vom Schmalspurprojekt abwende, habe Wetzikon gegen eine Konzession für die Normalbahn Bauma–Hinwil mit eventueller Fortsetzung bis Bubikon oder Rüti keine Einwendung zu machen. Eine Fortsetzung der Bahn von Bubikon über Hombrechtikon nach dem rechten Seeufer werde aber mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Die nachstehenden Auszüge zeigen, mit welchem Nachdruck der Gemeinderat Wetzikon seine Interessen wahrnahm:

*«Die technischen Vorarbeiten für die Strassenbahn Stäfa–Wetzikon sind vollendet, die Gemeinden Gossau und Grüningen haben ihre Subventionen beschlossen und die Gemeinde Wetzikon wird nächsten Sonntag, den 24. März, beschliessen.»*

*Allgemein hielt man diese Bahnverbindung für gesichert, bis wie ein Blitz aus heiterem Himmel das Guyer'sche Normalbahnprojekt Uerikon–Bubikon–Hinwil–Bauma auftauchte, um das Strassenbahnprojekt zu Fall zu bringen. Es muss dies als eine Vergewaltigung der Interessen einer ganzen Landesegend bezeichnet werden und darf der Staat solche nicht geschehen lassen, abgesehen von der an eine Normalbahn zu leistenden Mehrsubvention statt an eine Schmalspurbahn.*

*Bubikon hat schon eine Bahnverbindung, nicht aber Grüningen und Gossau. Die beiden Gemeinden blieben demnach bei Ausführung der Normalbahn Uerikon–Bauma neuerdings vom Eisenbahnverkehr abgeschnitten. Es wäre dies bei der derzeitigen Sachlage und dem Stand des Strassenbahnprojektes ein schreiendes Unrecht gegen jene Landesegend, deren Bewohner durch einstimmige Annahme der den Gemeinden überbundenen Subventionen bekundet haben, dass sie bereit sind, das Mögliche zu tun, um eine Bahnverbindung zu erhalten.»*

Der Gemeinderat Wetzikon passte sich der veränderten Situation insofern an, als er das Projekt einer Strassenbahn von Wetzikon nach Bauma teilweise aufgab, jedoch folgendes Begehren stellte:

*«Bei einer Konzessionierung der Normalbahn Bauma–Hinwil eventuell mit Fortsetzung bis Bubikon müssen wir mit Rücksicht auf die vorgesehene Erstellung einer Strassenbahn bis Emmetschloo und dort einmündend in die Normalbahn verlangen, dass im Emmetschloo eine Station erstellt werde, an der alle Züge anzuhalten haben und dann diese Station möglichst nahe an die Strasse I. Klasse Bäretswil–Wetzikon zu liegen komme, sowie derart, dass die Einmündung der Strassenbahn daselbst bestmöglichst erfolgen kann.»*

Den Schluss der Vernehmlassung machte folgendes Argument:

*«Wenn es Herrn Guyer-Zeller nicht bloss darum zu tun wäre, das Strassenbahnprojekt zu verunmöglichen, sondern eine möglichst kurze Verbindung nach dem See herzustellen, so würde er eher den Weg nach dem verkehrs- und industriereichen Rüti gewählt haben.»*

Von den Herren Ferd. Hotz als Präsident und Wolfensperger-Ackermann als Aktuar des Komitees für eine Schmalspurbahn Wetzikon–Bäretswil–Bauma lag eine Erklärung vor, wonach auf die Konzession für diese Schmalspurbahn verzichtet werde, soweit sie das Teilstück von der Grenze Wetzikon bis Bauma beschlage, für den Fall, dass das Normalbahnprojekt des Herrn Guyer-Zeller zustande komme.

In einem mehrseitigen Bericht leitete der Regierungsrat des Kantons Zürich diese Stellungnahmen am 14. Mai 1895 dem Eisenbahndepartement nach Bern weiter. Der Regierungsrat selbst

hatte gegen eine Konzessionserteilung nichts einzuwenden, unterstützte jedoch das Begehren von Wetzikon um Erstellung einer Station Emmetschloo. (7)

### **Die letzten Hürden werden genommen**

Die Bundesbehörden vertraten den Standpunkt, dass die am 23. Juni 1893 erteilte Konzession für die Schmalspurbahn Stäfa–Wetzikon spätere Konzessionen nicht ausschliesse. Die Bundesversammlung erteilte am 29. Juni 1895 die Konzession für die Uerikon–Bauma-Bahn.

Mehr Sorge bereitete nun die Finanzierung des Bahnprojektes. Die kantonsrätliche Kommission für die Subventionierung von Eisenbahnen beantragte nämlich dem Regierungsrat, angesichts der Fülle der Projekte im Zürcher Oberland, die vorhandenen Bahnbestrebungen im Sinne der Erzielung rationeller Normalspurbahnen zu vereinigen.

Nach vielfachen Bemühungen und zwei Konferenzen gelang es, das Initiativkomitee für den Bau einer Normalbahn Effretikon–Uster–Meilen zu veranlassen, dieses Projekt aufzugeben und ein solches zu wählen, das von Uster über Mönchaltorf (mit Abzweigung nach Esslingen) nach Gossau, Grüningen und Hombrechtikon führt, von wo aus das Trasse der Uerikon–Bauma-Bahn mitzubenenützen wäre. Nationalrat Stadler aus Uster reichte daraufhin ein entsprechendes Konzessionsgesuch ein, was den Kantonsrat bewog, die Subventionierung der Strassenbahn Stäfa–Wetzikon abzulehnen. Am 16. November 1896 sicherte der Kantonsrat der künftigen Uerikon–Bauma-Bahn die Subvention im Gesamtbetrage von Fr. 1 000 000.– zu.

Nun konnte an die Ausarbeitung der definitiven Pläne und Kostenberechnungen herangetreten werden, die durch Ingenieur Hennings in Zürich erfolgten. Die Vorarbeiten umfassten auch die Gesuche um die Mitbenützung der Stationsanlagen von Uerikon, Bubikon, Hinwil und Bauma, die

Landerwerbsverhandlungen und die Einholung eines Gutachtens von Eisenbahndirektor Morgenthaler in Huttwil (Bern) zu Handen des Regierungsrates betreffend den Bau und Betrieb.

Am 4. August 1898 fand im Gasthof Hirschen in Hinwil die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre statt und am 4. September 1898 am selben Ort die erste Sitzung des Verwaltungsrates. (8)

	1 332 500.–	904 500.–
Gemeinde Hombrech- tikon	106 000.–	22 000.–
Gemeinde Bubikon	63 000.–	11 000.–
Gemeinde Dürnten	63 000.–	10 000.–
Gemeinde Hinwil	106 000.–	22 000.–
Gemeinde Wetzikon	21 500.–	2 500.–
Gemeinde Bäretswil	256 000.–	24 000.–
Gemeinde Bauma	27 000.–	3 000.–
Adolf Guyer-Zeller	25 000.–	–
Ottiker, Regierungs- rat, Bauma	–	1 000.–
<b>Total</b>	<b>2 000 000.–</b>	<b>1 000 000.–</b>

## Vom Bahnbau bis zur Einweihung

### Die Bauzeit

Der Verwaltungsrat, bestehend aus 21 Mitgliedern, setzte sich aus vier Vertretern der Nordostbahn mit Adolf Guyer-Zeller an der Spitze, zehn Vertretern der Gemeinden im Einzugsgebiet der Bahn und sieben Vertretern, die vom Regierungsrat des Kantons Zürich ernannt wurden, zusammen. Zum Präsidenten des Verwaltungsrates wurde Wilhelm Nauer, Hinwil, gewählt, der dann dieses Amt bis zu seinem Tode im Jahre 1927 inne hatte.

Der Verwaltungsrat bildete einen leitenden Ausschuss, der tatkräftig an die Arbeit ging. Die Statuten der Gesellschaft wurden entworfen und vom Bundesrat am 2. Dezember 1898 mit Vorbehalten genehmigt.

Die Finanzierung des Projektes war mit einiger Mühe verbunden, doch brachte man schliesslich die nötigen Mittel zusammen. Zur Deckung des Bauvorhabens rechnete man mit einem Kapitalbedarf von 3 Millionen Franken, der wie folgt aufgebracht wurde:

Geldgeber	Aktien	Obligationen
Schweizerische Nordostbahn	300 000.–	900 000.–
Kanton Zürich	1 000 000.–	–
Gemeinde Stäfa	32 500.–	4 500.–
	<b>1 332 500.–</b>	<b>904 500.–</b>

Der Bundesrat genehmigte diesen Finanzausweis am 31. Januar 1899 unter Vorbehalten. Zu erwähnen ist, dass der Kanton Zürich zwar Fr. 1 000 000.– in Aktien erhielt, Fr. 40 000.– jedoch für die Korrektur der Töss in Bauma abzweigte mit der Begründung, dass durch die Flusskorrektur die UeBB direkt in den Bahnhof Bauma eingeführt werden könne und damit der Bau einer Eisenbahnbrücke eingespart werde. Diese Kürzung gab dann wenige Jahre später Anlass zu Diskussionen.

Ein wichtiges Geschäft war sodann die Wahl der Bauleitung. In der Person von alt Obergeringieur E. Züblin von der Nordostbahn wurde ein sachkundiger Bauleiter gefunden, der dann das nötige technische Personal einstellte. Dieses setzte sich aus 1 Techniker, 2 Zeichnern, 1 Bauschreiber und 1 Bureaudiener zusammen. Bis zum Ende der Bauzeit wurde dieser Personalbestand beibehalten. Das Bureau der Bauleitung befand sich an der Glärnischstrasse 35 in Zürich, wo sich auch das Baubüro der Nordostbahn etabliert hatte.

Wie rasch damals gearbeitet wurde, zeigt der Umstand, dass am 24. Januar 1899 das allgemeine Bauprojekt vom Bundesrat genehmigt wurde. Mit Rücksicht auf die finanzielle Lage war der Verwaltungsrat gezwungen, gegen einzelne Vorbehalte

baulicher Art (besserer Ausbau, stärkere Brücken etc.) Einsprache zu erheben, welcher zur Hauptsache entsprochen wurde. Am 7. März 1899 genehmigte das Eisenbahndepartement die Normalien für den Unter- und Oberbau, sowie die Pläne der Kunstbauten. In der Zwischenzeit wurden die Bauausschreibungen vorbereitet, so dass noch 1899 die ersten Lieferverträge abgeschlossen werden konnten. Die wichtigsten Vergabungen betrafen:

*Erd- und Unterbauarbeiten*

Munari, Cayre + Marasi, Faido TI

*Stahlschienen, 25,2 kg je m*

Röchling'sche Eisenwerke, Völklingen

*Kleinmaterial für Oberbau*

Kägi + Cie, Winterthur, und von Roll'sche Eisenwerke, Gerlafingen SO

*Eiserne Brücken*

Bosshard + Cie, Näfels GL

*Hochbauten*

Greutert + Suremann, Hinwil

*Föhren- und Eichenschwellen*

Gebr. Himmelsbach, Freiburg i. Br.

Nachdem die Strecke ausgemessen und abgesteckt war, wurde mit dem Grunderwerb begonnen, der, von wenigen Ausnahmen abgesehen, auf gutlichem Wege abgeschlossen wurde. Böse Zungen behaupteten, man habe oft mit dem Doppelliter nachgeholfen, um widerspenstige Leute der Abtretung geneigter zu machen. Wie dem auch gewesen sein mag, Ende 1899 waren mit Ausnahme der Gemeinden Bäretswil und Bauma auf der ganzen Strecke die Entschädigungen abgerechnet und bezahlt. (8)

**Wenn es um Details geht . . .**

Das Detailprojekt wurde am 2. März 1898 dem Regierungsrat des Kantons Zürich und den Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet.

Mit dem vorgelegten Projekt war man jedoch keineswegs überall zufrieden. So wurden zusätzliche Strassenanpassungen verlangt, das Verlegen von

Röhren und die Abnahme des Meteorwassers gefordert. Auch die Errichtung von zusätzlichen Schutzwehren, Durchlässen, Barrieren und Drehkreuzen wurde zur Bedingung gemacht. Der Staat selbst hielt mit seinen Begehren ebenfalls nicht zurück. Schliesslich war ein grosser Forderungskatalog beisammen, der bereinigt werden musste. Dies nahm viel Zeit in Anspruch, weshalb der Regierungsrat seine Stellungnahme erst am 20. Oktober 1898 dem Post- und Eisenbahndepartement weiterleiten konnte. (11)

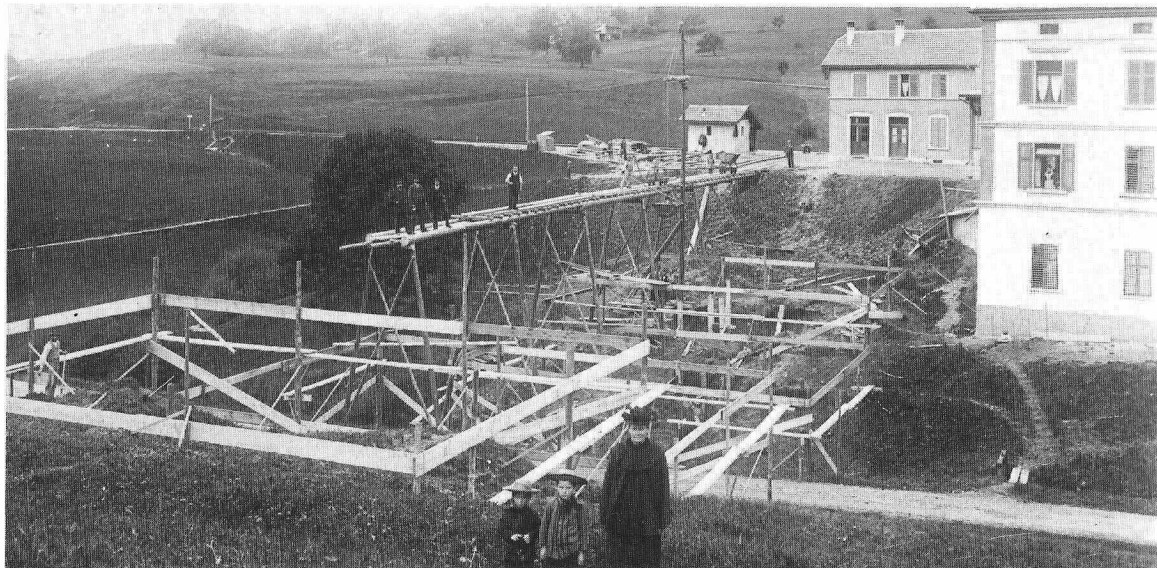
Für die Stationen wurde ein separates Vernehmlassungsverfahren durchgeführt. Nur in Neutral vermochte die Stationsanlage auf Anhieb zu befriedigen. Die Station Emmetschloo, die in der Konzessionseingabe aufgeführt war, fehlte auf dem Detailplan, womit Wetzikon keinesfalls einverstanden war. Die Gemeinde machte die Leistung ihres Beitrages davon abhängig, dass die Station Emmetschloo erstellt werde und alle Züge auch dort anzuhalten hätten. Da über die zweite Bedingung keine Einigung in Sicht war, entschied schliesslich der Regierungsrat, dass Wetzikon an seine Subvention keine weiteren Bedingungen knüpfen dürfe, wenn die Station Emmetschloo wie ursprünglich geplant, auch gebaut werde. (9,10)

Hombrechtikon wünschte die Rückverschiebung der Station um 80 m. Aus betrieblichen und topografischen Gründen wurde das Begehren jedoch abgewiesen. In Wolfhausen hielt man eine Rückverschiebung um 25 m ebenfalls nicht für tunlich. In Dürnten sollte das Stationsgebäude um etwa 4 Meter in Richtung Hinwil verschoben werden. Mit der Bemerkung, «dass eine solche Verschiebung durchaus keinen Wert hätte», wurde die Forderung abgetan.

In Bäretswil kam man zur Erkenntnis, dass die Lage der Station «im Lätten» ungünstig sei und ein Standort in der Nähe der Kirche besser wäre. Eine Anzahl gewerbetreibender Bürger liess beim Ingenieurbüro Müller + Zeerleder in Zürich auf eigene Kosten eine Variante ausarbeiten. Das Projekt

Die isolierte Lage der Station Bäretswil machte den Bau einer Zufahrtsstrasse samt Brücke nötig. Ein Jahr nach der Eröffnung der Bahn befand sich dieses Werk noch immer im Bauzustand, wie die Aufnahme vom 2. Oktober 1902 zeigt.

Foto: Tiefbauamt des Kantons Zürich



hätte eine Streckenverlängerung von 150 m verursacht, jedoch den Bau des Viadukts über das Neuegg Tobel erübrigt. Auch auf den Bau einer neuen Strasse vom Dorfzentrum zur Station mit Überbrückung der Mühlestrasse und des Staldenbaches hätte verzichtet werden können. 400 Bürger unterstützten diese Variante mit einer Petition. (12)

Der Gemeinderat Bäretswil unterstützte mit Schreiben vom 5. August 1898 dieses Projekt und erklärte sich auch mit einer weniger weit gehenden Untervariante einverstanden. Schliesslich liess er auch durchblicken, dass der vorgeschlagene Standort «im Lätten» akzeptiert würde, wenn an den Bau der Strasse namhafte Beiträge des Staates und der Bahngesellschaft geleistet würden.

Nach reiflicher Erwägung aller Vor- und Nachteile wurde die angestrebte Lageveränderung vom Regierungsrat abgelehnt. Immerhin ging die Gemeinde nicht leer aus: Sie erhielt die Zusicherung, dass der Staat an die Kosten der neuen Brücke über

die Mühlewiese und den Staldenbach einen Beitrag von 25% der Kosten leisten werde. Gleichzeitig wurde auch die Bahngesellschaft zu einer Beitragsleistung im selben Ausmass verpflichtet.

Am 28. Dezember 1899 richtete der Regierungsrat des Kantons Zürich an den Verwaltungsrat der UeBB folgendes Schreiben:

*«Wir beehren uns, Ihnen unsere Vernehmlassung an das Eisenbahndepartement über die Vorlage Ihrer Bauleitung vom 10. Oktober 1899, betreffend die Situationspläne der sechs Zwischenstationen Ihrer Linie in Kopie mitzuteilen, mit der Bemerkung, dass die von uns gestellten Forderungen als Genehmigungsvorbehalte im Sinne von Art. 3 des Kantonsratsbeschlusses vom 17. November 1896 betrachtet werden. Wir ersuchen Sie um eine Erklärung, dahin gehend, dass Sie die von uns gestellten Forderungen acceptieren».* (13)



Station Bäretswil mit der fertiggestellten Zufahrtsstrasse ums Jahr 1904. Der Zug auf dem Bild wird von einer Lokomotive der Tösstalbahn gezogen.

Foto: Zentralbibliothek, Zürich

Das öffentliche Einspracheverfahren konnte somit als abgeschlossen gelten. Nicht weniger mühsam war jedoch das Verhandeln mit den betroffenen Bahngesellschaften NOB, VSB und Tösstalbahn.

Die UeBB war bestrebt, die Anpassungen so billig wie möglich zu machen, womit aber keine Gesellschaft einverstanden war. Die Nordostbahn wünschte, dass in Uerikon für ein weiteres, seewärts gelegenes Geleise das nötige Land beschafft werde. In Hinwil musste die vorhandene Drehscheibe verschoben und die Gleisanlage angepasst werden.

In Bubikon verlangten die Vereinigten Schweizerbahnen grössere Geleisabstände. Dies machte die Expropriation eines Gartenteiles nötig. Noch heute ist dieser harte Eingriff an der gegenüber dem Bahnhof liegenden Wohnliegenschaft ersichtlich.

Auch die Tösstalbahn stand mit ihren Begehren nicht zurück. Sie lehnte das Projekt der UeBB ab und legte ein eigenes vor, dessen Ausführung

Fr. 30 000.– mehr kostete. Die UeBB sollte einen «Nebenbahnhof» erhalten, was die Verlegung und Vergrösserung des Güterschuppens bedingte. Zwei «Spekulanten» errichteten an der Stelle, wo später die Wagenremise stehen sollte, ein Baugespann und forderten so hohe Entschädigungen, dass der Fall der eidgenössischen Schätzungskommission unterbreitet werden musste.

Mitten in diesen Vorarbeiten starb am 3. April 1899 in Zürich der Hauptinitiant der Bahn, Adolf Guyer-Zeller. Sein plötzlicher Hinschied rief Trauer und Bestürzung hervor. Nicht zuletzt fürchtete man, dass das begonnene Werk unvollendet bleiben könnte.

### **Die Bahn wird gebaut!**

Trotz dem unerwarteten Tod von Adolf Guyer-Zeller bereitete die Bauleitung den Arbeitsbeginn vor. Da sich das Baubureau in Zürich befand, wurden in Bäretswil und Hinwil, entsprechend den Baulosen,

Bahnbau mit Schotterzug, bestehend aus Rollmaterial der Tösstalbahn.

Foto: Archiv der Antiquarischen Gesellschaft, Hinwil

lokale Baubureaus installiert. An beiden Orten war ein Ingenieur als Bauführer und das nötige Hilfspersonal vorhanden.

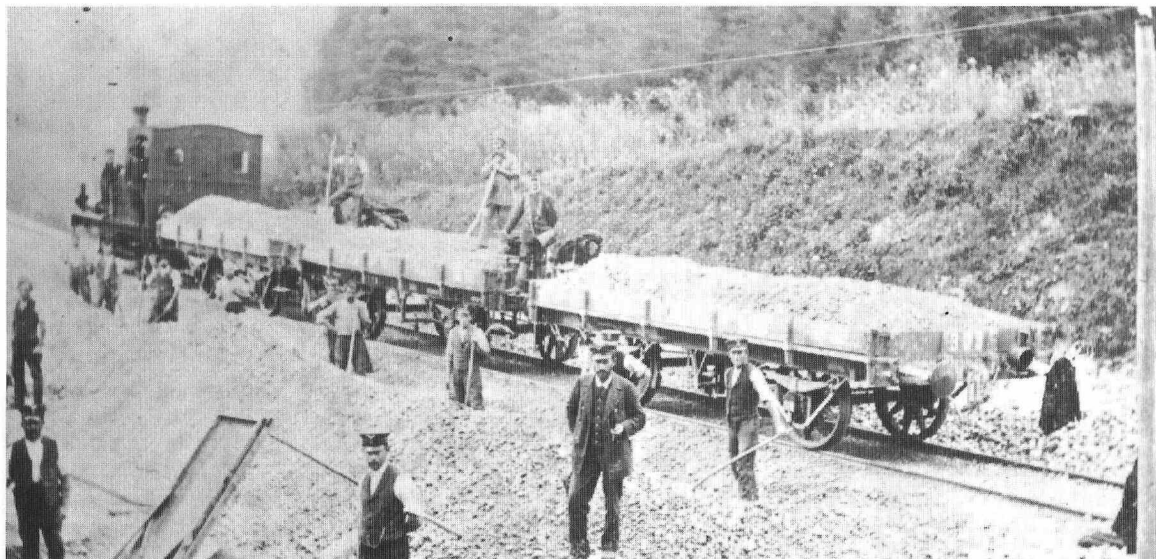
Am 5. Juni 1899 war es soweit, dass zwischen Bäretswil und Bauma mit den Erdarbeiten begonnen werden konnte. Die Waldrodungen zwischen Hinwil und Bauma bereiteten einige Schwierigkeiten. Mit dem Fortschreiten der Bauarbeiten zeigte sich immer mehr, dass der Baugrund schlecht und wenig tragfähig war. Am 14. September 1900 rutschten im Kemptnertobel bei km 18.70 rund 6000 m<sup>3</sup> Erde ab, ausgelöst durch eine unterirdische Quelle. Weitere Rutschungen bei den km 18.6–19.0, 19.45 und 23.15–23.65 machten Verlegungen der Strecke bergwärts nötig. Des ungünstigen Wetters wegen kamen die Arbeiten im Januar und Februar 1901 nur schleppend voran. Anhaltende Regenfälle verursachten bei km 18.4 eine Dammrutschung von grösserem Ausmass. Nach gründlicher Entwässerung des Rutschgebietes und der Wiederanschüttung

des Dammes konnte der Oberbau bis Mitte Mai verlegt werden. Ende Februar war auch die eiserne Brücke bei Neuthal fertig montiert, deren Revision Monteure der Nordostbahn besorgten.

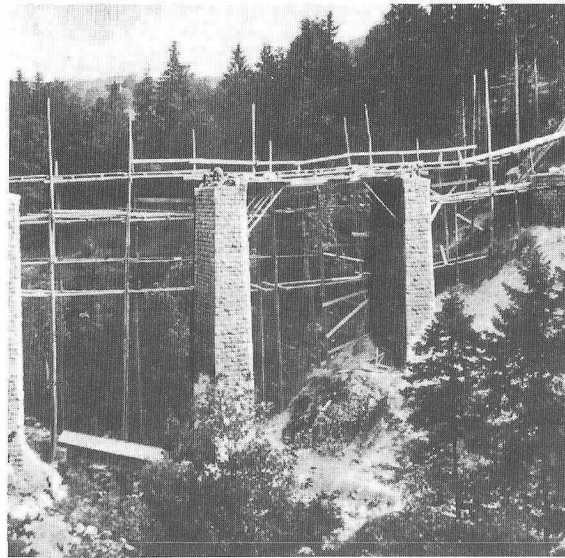
Die Arbeiten zwischen Uerikon und Hinwil, mit denen am 11. Juli 1899 begonnen wurde, boten keine besonderen Schwierigkeiten, obschon zum Teil sumpfiger Untergrund angetroffen wurde. Ende 1900 war das Oberbaumaterial abgeliefert und zur Hälfte verlegt.

Die Stationsbauten waren soweit fertiggestellt, dass im Winter 1900/01 nur noch die Innenarbeiten auszuführen blieben.

Anfangs Januar 1901 erkrankte Oberingenieur Züblin derart, dass er nur noch die Oberleitung, aber nicht mehr die spezielle Überwachung der noch auszuführenden Arbeiten ausüben konnte. Auf seine Veranlassung hin wurde Direktor Löffler von der Tösstalbahn mit dieser Aufgabe betraut. Mitte März 1901 waren die Hochbauten fertig erstellt und



6



bezugsbereit. Es folgte die Installation der Signal- und Barrierenanlagen, wobei man sich auch hier an die Normen der Nordostbahn hielt. Auf den Zwischenstationen begnügte man sich mit ortsfest montierten Signaltafeln. Wenig Aufwand verursachte der Bau der Telegraphenleitung, das Anbringen der Warttafeln und der Gradientenzeiger. (8)

### Die Voruntersuchung

Am 20. und 21. Mai 1901 wurde die gesamte Strecke unter der Leitung von Kontroll-Ingenieur Glauser vom Eidg. Eisenbahndepartement voruntersucht. An diesem Anlass nahmen Vertreter des Kantons, der Gemeinden, der mitbetroffenen Bahngesellschaften NOB, VSB und TTB, der Bauunternehmungen und der Bauherrschaft teil.

Im Bericht wurde festgehalten, dass auf der ganzen Länge der Unterbau bis auf kleine Ergänzungen vollendet und das Geleise fahrbar sei. Ausführlich wurden die während der Bauzeit aufge-

7



6

Brücke über das Neuegg Tobel unterhalb Bärenswil

Foto: Sammlung Zentralbibliothek, Zürich

7

Belastungsprobe der Brücke über den Weissenbach bei Neuthal mit Rollmaterial der Tössalbahn. Die Brücke überquert hier das Fabrikareal der Baumwollspinnerei Guyer-Zeller.

Foto: Sammlung Eugen Anner, Neuthal

tretenen Rutschungen und die ergriffenen Massnahmen zu ihrer Behebung erwähnt. Ebenso wurde überprüft, wie den seinerzeit beim Planaufgefahren erhobenen Einwänden Rechnung getragen und die daraus entstandenen Auflagen erfüllt wurden. Die Kontrolle bezog sich auch auf die übrigen Bahneinrichtungen, die Hochbauten, Signale, Barrieren etc.

Die in einer Mängelliste aufgeführten Beanstandungen hielten sich offenbar im üblichen Rahmen. Denn der Kontroll-Ingenieur stellte abschliessend fest, dass die noch vorhandenen Rückstände innert einer Woche erledigt sein können und beantragte daher, die Kollaudation auf Dienstag, den 28. Mai 1901, morgens 9 Uhr anzusetzen. (14)

### **Die amtliche Kollaudation**

Wie vereinbart, fand die amtliche Kollaudation am 28. Mai 1901, drei Tage vor der beabsichtigten Betriebseröffnung statt. Bei der Begehung und Befahrung der Strecke erwiesen sich die Anlagen im allgemeinen als planmässig ausgeführt und zur Aufnahme des regelmässigen Betriebes bereit. Auch die am 25. Mai ausgeführten Belastungsproben der Brücken, worunter der grosse Neuthal-Viadukt, ergaben normale Verhältnisse. Das für den Betrieb beschaffte Rollmaterial gab zu keinen Aussetzungen Anlass. Bezüglich des Betriebes wurde bemerkt, dass das nötige Personal vorhanden und im Besitze der Dienstvorschriften sei. Hingegen seien die Linienwärter «noch einer weitem Einübung in ihren Dienst bedürftig». Einzelne Angestellte des Lokomotiv- und Zugdienstes, die die neue Strecke bisher noch nicht befahren haben, hätten dies bis am 31. Mai nachzuholen.

Bemängelt wurde, dass in den Stationen «noch einige Requisiten, wie Billette, Tarife etc. fehlen». Einige weitere Rückstände betrafen die Signale und die Beleuchtung, die in einer Mängelliste aufgeführt wurden. Immerhin stand deswegen der Einweihung und Betriebseröffnung nichts mehr

im Wege. Auf Antrag des Eidg. Eisenbahndepartementes bewilligte der Bundesrat am 31. Mai 1901 die Eröffnung des Betriebes der Normalspurbahn Uerikon–Bauma auf den 1. Juni 1901. (14,15)

### **Die Vorbereitungen zur Betriebsaufnahme**

Schon bald erkannte der Verwaltungsrat, dass die Betriebsführung auf der verhältnismässig kurzen Linie viele Probleme mit sich bringen werde. Er hielt es daher für zweckmässig, mit einer der angrenzenden Bahnen eine Betriebsgemeinschaft einzugehen und auf den Eigenbetrieb zu verzichten. Anfangs April 1900 wurde mit der NOB Verbindung aufgenommen, die es aber am 21. April definitiv ablehnte, die Betriebsführung zu übernehmen. Daraufhin gelangte man an die Tösstalbahn, welche zwar Interesse bekundete, aber derart übersetzte Forderungen stellte, dass man doch den Selbstbetrieb ins Auge fasste.

Der Verwaltungsrat gab daher am 28. Mai 1900 der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur den Auftrag zur Lieferung von zwei dreiachsigen Dampflokomotiven. Das übrige Rollmaterial, bestehend aus zwei Gepäckwagen mit Posteinrichtung, zwei Personenwagen 2./3. Klasse und 19 Güterwagen verschiedener Bauart, wurde bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen bestellt. Zur Ergänzung des Personenwagenparks wurden von der Nordostbahn zwei gebrauchte, 4achsige Personenwagen erworben.

Durch Vermittlung der Vertreter des Kantons Zürich im Verwaltungsrat der UeBB gelang es, mit der Tösstalbahn nochmals Verhandlungen über die Betriebsführung anzuknüpfen, die zu einer Vereinbarung führten. Der Vertrag enthielt 16 Artikel, von denen Artikel 1 und 15 besondere Bedeutung hatten:

«Artikel 1  
Die Tösstalbahn-Gesellschaft übernimmt die  
Verpflichtung, den Betrieb und Unterhalt der Eisen-

bahn Uerikon–Bauma vom Tage der Betriebseröffnung dieser Bahn an zu den Bedingungen der Konzession, sowie der Bundesgesetze und Verordnungen über den Betrieb der Schweizerischen Eisenbahnen, im übrigen gemäss den nachstehend aufgestellten Grundsätzen und Vereinbarungen zu besorgen.

#### Artikel 15

Bei Abschluss des Vertrags hat die Eisenbahngesellschaft Uerikon–Bauma bei einem Bankinstitut in Winterthur eine Bar-Kaution von Fr. 100 000, in Worten Einhunderttausend Franken, zu hinterlegen mit der Anzeige an die betr. Bank, dass dieses Dépôt als Kaution zu Gunsten der Tössthalbahngesellschaft bestellt und diese berechtigt sei, sich für alle Fälle, in welchen sie sich durch die aus dem Betriebe der Eisenbahn Uerikon–Bauma fliessenden Einnahmen nicht für die Betriebsausgaben (Art. 7) gedeckt halten darf, also speziell in den in Art. 7 V und Art. 10 des Vertrages berührten Fällen für die Fehlbeträge aus dem Dépôt zu erholen und zwar in der Weise, dass die Tössthalbahngesellschaft lediglich unter motivierter Anzeige an die Eisenbahngesellschaft Uerikon–Bauma befugt ist, den Fehlbetrag direkt bei der betreffenden Bank zu erheben.

Wenn die Kautionssumme zur Bestreitung der laufenden Betriebsausgaben und der Verkehrssaldi nicht mehr ausreichen sollte, wird die Tössthalbahn-Verwaltung der Eisenbahngesellschaft Uerikon–Bauma hievon sofort Kenntnis geben und sie zur Beibringung weiterer Barmittel auffordern. Wird dieser Aufforderung innert nützlicher Frist keine Folge gegeben, so ist die Tössthalbahn-Verwaltung berechtigt, unter Anzeige an die Eisenbahngesellschaft Uerikon–Bauma und an das eidgen. Eisenbahndepartement den Betrieb einzustellen.»

Die Benützung der Station Bauma wurde so geregelt, dass die UeBB die Kosten des Unterbaus und die der Hochbauten übernahm, während die Tösstalbahn für den Oberbau, die Barrieren- und Signalanlagen aufzukommen hatte. An der Verzinsung des Anlagekapitals und den Betriebs- und Unterhaltskosten hatte sich die UeBB mit  $\frac{2}{5}$  zu beteiligen. Im übrigen sah der Vertrag vor, dass die Tösstalbahn auf der UeBB-Strecke ihre eigenen Lokomotiven verwendet, das übrige Rollmaterial jedoch von der UeBB gestellt wird.

Dieser Vertrag wurde am 23. November 1900 von der UeBB genehmigt. Die Generalversammlung der Tösstalbahn stimmte ihm am 20. Dezember 1900 zu.

«Was soll nun mit den bestellten Lokomotiven geschehen?», fragte sich der Verwaltungsrat und versuchte zunächst, den Auftrag rückgängig zu machen. Gegen eine Entschädigung von Fr. 20 000.– wäre die Lokomotivfabrik Winterthur bereit gewesen, vom Vertrag zurückzutreten. Die Nordostbahn hielt eine solche Abfindung angesichts der Finanzlage der UeBB nicht für tragbar und offerierte statt dessen, die beiden Maschinen nach der Ablieferung in Miete zu nehmen.

Nach dem Inkrafttreten des Betriebsvertrages wurde folgendes Personal auf eine Ausschreibung hin angestellt:

- 6 Stationsvorstände
- 1 Stationsvorstand-Stellvertreter
- 1 Bahnmeister
- 15 Streckenwärter
- 8 Barrierenwärter

Das Fahrdienstpersonal, wie Lokomotivführer, Heizer und Kondukteure, wurde von der Tösstalbahn gestellt. Wie damals üblich, musste das Bahnpersonal eine Kaution leisten, was durch den Beitritt zur Bürgschaftsgenossenschaft der Angestellten der Vereinigten Schweizerbahnen geschah, wo auch das Personal der Tösstalbahn angeschlossen war. Gegen Krankheit und Unfall wurde

Inserate aus Nr. 61 des Wochenblatts des Bezirkes Meilen und dem «Der Freisinnige», Wetzikon, vom Mai 1901.

## Hombrechtikon.

Unterzeichneter empfiehlt den w. Einwohnern zur Dekoration bei An-  
lass der Bahn-Einweihung

# Wahnen, Flaggen, Wappen etc.

Flaggen mietweise per 1' à 5 Cts.

Dieselben können von Mittwoch, 29. Mai, an bei Hrn. Kunz zur  
„Schöna“ abgeholt werden. 4290  
Höflichst empfiehlt sich

**And. Pfister, Richterzweil.**

---

## „Hotel Bachtel“ beim Bahnhof Hinwil.

Anlässlich der Eisenbahn-Einweihung **Donners-**  
**tag, den 30. Mai, von nachmittags 4 Uhr an**

# Tanzbelustigung

wozu ergebenst einladet

**G. Billwiler.**

---

## Bahneinweihung.

Anlässlich der „Bahneinweihung“ findet im

# „Löwen“ Bubikon

gemütliche Abendunterhaltung  
**mit Tanz**

statt. **Bankettkarten** à Fr. 1. 50 inkl. Wein können bis  
spätestens **Donnerstag** morgens 8 Uhr dajelbst abgeholt  
werden. **Bankettanfang 7 1/2 Uhr.**

Freundlichst ladet ein

**F. Bächtold z. „Löwen“.**

---

## „Löwen“ Dürnten.

Bei Anlass der Bahneinweihung findet **Donnerstag**  
**den 30. Mai**

# Tanzbelustigung

statt. Höfl. ladet ein

**F. Anliker.**

das Personal bei der Hilfskasse der Tösstalbahn versichert. Dadurch konnte von der Errichtung einer betriebseigenen Krankenkasse abgesehen werden. (8)

### Die Einweihung

Am 30. Mai 1901 – einem Donnerstag – fand die Einweihung statt. Der erste Zug sammelte die Festteilnehmer ab Bauma und brachte sie nach Urikon. Von dort aus setzte sich der offizielle Festzug in Bewegung. Er wurde von zwei prächtig dekorierten Lokomotiven der Tösstalbahn gezogen. In den zehn Wagen hatten die Gäste, begleitet von Ehrendamen und einer Musik, Platz genommen. Auf den Unterwegsstationen fanden Empfänge statt. Die Ortsvereine waren durch Fahnendelegationen vertreten. Vorträge der Gesangs- und Musikvereine verkürzten den Aufenthalt. Mit Glockengeläute und Böllerschüssen wurde das neue Verkehrsmittel auf seiner Fahrt begrüsst. Schliesslich traf der Zug mit über 300 Personen in Hinwil ein, wo man sich zum Festbankett ins Hotel Bachtel begab.

Beim Bankett wurden zahlreiche Reden gehalten. Wilhelm Nauer, der auch als Gemeindepräsident von Hinwil sprach, begrüsst die Gäste. Regierungsrat Locher überbrachte die Grüsse des Kantons und Dr. Wrubel, gewesener Privatsekretär von Adolf Guyer-Zeller, sprach für dessen Familie. Es folgten die Reden von Dr. Hirzel, Meilen, als Vertreter der Nordostbahn und Redaktor Dr. Hablützel, Winterthur. Für Auflockerung sorgten wiederum Musik- und Gesangsvorträge. Ein kleines Festspiel symbolisierte den Unterschied zwischen einst und jetzt. In einem witzigen Vortrag wurde die Schaffung eines Eisenbahnmuseums angeregt, in welchem die wichtigsten Gegenstände aus der Bauzeit auszustellen seien. Dazu gehöre vorab der «Doppelliter», mit welchem man widerstrebende Grundeigentümer zur Abtretung des benötigten Landes überredet habe.

Der Festzug bei der Ausfahrt aus der Station  
Uerikon am 30. Mai 1901.

Foto: Repro U. Gantner, Uerikon



Gegen 15.30 Uhr wurde die Fahrt in Richtung Bauma fortgesetzt. Oberhalb des Friedhofes Bauma wurde der Zug zu Ehren von Adolf Guyer-Zeller angehalten, und die Festmusik spielte ein Trauerstück. Nach knapp halbstündigem Aufenthalt in Bauma fuhr der Zug wieder nach Uerikon zurück. In verschiedenen Gemeinden fanden am Abend noch separate Einweihungsfeiern statt. In Hombrechtikon wurde ein Festspiel aufgeführt.

Die Freude über das gelungene Werk war gross. Die Bevölkerung nahm an der Einweihung

lebhaften Anteil, davon zeugten Willkomm-Sprüche an den Stationen, Dekorationen und festliche Beflagung. Von den verschiedenen Inschriften sei diejenige von Dürnten wiedergegeben:

*«Mancher mag mich heut' bekritteln  
und Ue-Ber-Bein betiteln  
Lasst ihn geh'n, die Erfahrung lehrt,  
dass das Gute sich bewährt!» (3)*