



Aus den Annalen der Uerikon-Bauma-Bahn

Von Werner Neuhaus

Am 12. Mai 2016
Von Heini Graf
erhalten

JÖRG ALBRECHT
RIGISTR. 20
8344 BÄRETSWIL
044/939 11 80

Aus den Annalen der Uerikon-Bauma-Bahn

Von Werner Neuhaus

Separatdruck der «Zürichsee-Zeitung»

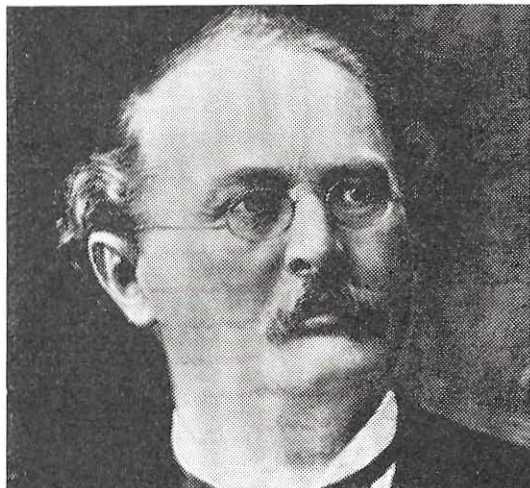
Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa, 1974

Als die Ueriker noch Eisenbahnsteuern zahlten

Es verwundert wohl nicht, dass in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts das Eisenbahnfieber auch auf das Zürcher Oberland überzugreifen begann. Bahnprojekte schossen überall aus dem Boden, und jede kleinere Ortschaft wollte den Anschluss an die grosse weite Welt nicht verpassen. Der einstige Bundesrat Jakob Dubs entwickelte beispielsweise den Plan für eine *Schmalspurbahn* von Stäfa über Hombrechtikon-Grüningen-Gossau nach Wetzikon und von Zürich über die Forch nach Grüningen. 1871 fand dann in Bäretswil eine Versammlung für eine Verbindung von *Bauma über Hinwil nach Bubikon* statt, und 1883 tauchte nochmals ein Projekt von Oberingenieur Moser für eine Bahnlinie Bauma-Hinwil auf. Später lag noch ein Schmalspurprojekt Bäretswil-Kempton-Untervetzikon vor. Die meisten Projekte verliefen aber im Sand, da zwar genügend Enthusiasmus, aber zu wenig Kleingeld für die Realisierung der Bahnbauten vorhanden war.

Adolf Guyer-Zeller tritt auf

Mitte der neunziger Jahre trat dann der geniale Schöpfer der Jungfraubahn, *Adolf Guyer-Zeller*, mit einem Projekt auf, das eine «Transversalbahn» von Eschlikon TG über Turbenthal-Bauma-Hinwil an den Zürichsee vorsah. Adolf Guyer wurde 1839 in Neuthal geboren und besuchte dort die Schule. Nach Studienjahren in Zürich und Genf zog er als 20-jähriger nach Le Havre und England, später sogar nach Nordamerika, Kuba und Aegypten. Von 1863 an arbeitete er im väterlichen Spinnereibetrieb, um sich dann in Zürich dem Textilexport zu widmen. Für sein Heimatdorf Bauma schuf er die rund 25 Kilometer langen, nach ihm benannten Wanderwege. Zudem gehörte er zu den Gründungsmitgliedern der Sektion Bachtel des SAC. Ende der siebziger Jahre stieg Adolf Guyer-Zeller ins «Eisenbahngeschäft» ein. Damals sollte



Adolf Guyer-Zeller (1839-1899) war die treibende Kraft bei der Projektierung der UeBB (Abbildung Jungfraubahn).

nämlich für die im Bau befindliche Gotthardbahn eine Nachsubvention bewilligt werden, die aber vom Zürcher Volk knapp abgelehnt wurde. Guyer-Zeller kaufte darauf aus eigenen Mitteln zu niedrigem Kurs Gotthardbahn-Aktien und schuf später aus dem erzielten Kursgewinn einen Fonds von 50 000 Franken zur Belohnung hervorragender Leistungen von Eisenbahnangestellten und zur Prämierung unfallverhütender Massnahmen beim Eisenbahnbau. Sein bekanntestes Werk ist unzweifelhaft die Projektierung und Bauleitung der *Jungfraubahn*, während sein Projekt für eine *Engadin-Orient-Bahn* nie zur Ausführung kam.

Manche Zeitgenossen sahen im ungekrönten Eisenbahnkönig einen Despoten, als er zusammen mit einigen Gesinnungsgenossen im Jahr 1894 den gesamten Verwaltungsrat und die Direk-

tion der Nordostbahn an die Luft setzte und sich selbst als Verwaltungsratspräsident wählen liess. Er gründete im selben Jahr in Zürich die Bank Guyerzeller, welche sich vor allem mit der Finanzierung von Bahnprojekten abgab.

«Transversalbahn» Ostschweiz-Zentralschweiz

Guyer-Zeller zeigte seine Liebe zur Heimat bei seinem Einsatz für den Bau der Uerikon-Bauma-Bahn, doch konnte er die Eröffnung dieser Bahn nicht mehr miterleben; er starb am 3. April 1899 an einer Herzlähmung. Sein Projekt umfasste eine Verbindung der Ostschweiz mit der Gotthardbahn. Als erste Etappe konnte die Strecke von Eschlikon nach Uerikon (als Konkurrenz zur Rickenbahn) gelten. Hier sollten die Reisenden mit einem Zürichseedampfer nach Horgen geführt werden, wo sie eine Drahtseilbahn zur Station Horgen-Oberdorf der Linie Zürich-Zug-Gotthard gebracht hätte. Weiter geplant wurde eine Bahnstrecke von Effretikon über Uster-Gossau-Grüningen nach Hombrechtikon, wo der Anschluss an die UeBB hergestellt werden sollte. Dafür hatte die Baufirma Zschokke & Co. in Aarau einen Kostenvoranschlag von 2 Millionen Franken ausgearbeitet. Erstellt wurde schliesslich die 25,3 Kilometer lange Strecke von Uerikon über Hombrechtikon-Bubikon-Dürnten-Hinwil-Bäretswil nach Bauma. Am 23. Januar 1895 fand im «Löwen» in Bubikon eine von über 80 Personen besuchte Veranstaltung über das Projekt der UeBB statt. Guyer-Zeller orientierte über seinen Vorschlag, der mit Gesamtkosten von 2,4 Millionen Franken rechnete. Man wählte ein *Initiativkomitee* mit Gemeindepräsident Nauer aus Hinwil als Vorsitzenden. *Tosender Applaus beendete die Versammlung*, als Guyer-Zeller den baldigen Baubeginn in Aussicht stellte.

Stäfa oder Uerikon als Ausgangspunkt am Zürichsee?

Ueber den Endpunkt der Bahn am Zürichsee erhitzten sich allerdings noch die Gemüter: Die

Gemeindeversammlung von Stäfa beschloss zwar am 24. November 1895 eine Beteiligung am Bahnbau, doch war daran die Bedingung geknüpft, dass man die Linie bis Stäfa führe und beim «Kreuz» eine Haltestelle einrichte. Doch Guyer-Zeller lehnte als Verwaltungsratspräsident der Nordostbahn, die seit 1894 die rechtsufrige Zürichseebahn betrieb, eine Mitbenützung der Strecke Uerikon-Stäfa strikte ab, so dass ein zweites Geleise hätte erstellt werden sollen. Dies lehnte aber die Bahngesellschaft ab, da dafür etwa 260 000 Franken auszulegen waren. Der Gemeinderat von Stäfa liess darauf von Ingenieur W. Denzler aus Küsnacht, einem Angestellten der Südostbahn, ein Gutachten ausarbeiten, das sich für die Führung der Bahn bis Stäfa aussprach. Allerdings sah er die Notwendigkeit für eine Haltestelle «Kehlhof» nicht ein, und er hoffte, die UeBB könne unter diesen Umständen das NOB-Geleise doch noch mitbenützen. Da weder Guyer-Zeller noch die Gemeinde Stäfa nachgeben wollte, ging Uerikon eigene Wege. Der Ortsteil übernahm kurzerhand die Hälfte der Stäfa zgedachten Quote durch die eigens dafür am 22. Juli 1897 gegründete *Zivilgemeinde Uerikon*. Es wurde von jedem Einwohner gemäss seiner Steuerkraft eine separate Eisenbahnsteuer bezogen, die beispielsweise 1918 den Betrag von 2435 Franken einbrachte.

Nachdem der Bundesrat am 29. Juni 1895 die *Konzession* für eine Bahnlinie Uerikon-Bauma für die Dauer von 80 Jahren erteilt hatte, verlangte die Finanzdirektion des Kantons Zürich den Nachweis, dass diese Bahn für maximal 3 Millionen Franken (oder 125 000 Franken je Kilometer) erstellt werden könne. Dies bestätigte denn auch der Direktor der Langenthal-Huttwil-Wolhusen-Bahn, N. Morgenthaler, in einem 1896 abgelieferten Gutachten. Tatsächlich wurde für den Bahnbau inklusive Rollmaterial total 2 844 080 Franken ausgelegt.

Am 17. November 1896 beschloss der Kantonsrat eine Beteiligung von 1 Million Franken an der UeBB, und am 4. August 1898 fand im «Hir-

schen» in Hinwil die konstituierende Generalversammlung der *Eisenbahngesellschaft Uerikon-Bauma* statt. Dem sofortigen Bahnbau stand nun nichts mehr im Weg.

An der am 4. August 1898 in Hinwil abgehaltenen konstituierenden Versammlung der Uerikon-Bauma-Bahn wurde Gemeindepräsident Nauer aus Hinwil zum Präsidenten des Verwaltungsrats bestimmt, zum Vizepräsidenten

Major Bünzli aus Bäretswil und als Sekretär Bezirksrichter Pfenninger aus Hinwil. Neben verschiedenen Vertretern der Nordostbahn (darunter natürlich auch Guyer-Zeller) und des Kantons Zürich hatte auch jede Gemeinde Anrecht auf einen Sitz im Verwaltungsrat. Das Aktienkapital betrug 2 Millionen Franken, während eine weitere Million durch Anleihen aufgebracht wurde.

Einladung zur Sitzung

des *Initiativkomites* für

die *Transversalbahn Hinwil-Bäretswil-Bauma-Turbenthal-Eschlikon*

am *Freitag* den 16. November 1892, *Abend* 7 Uhr 30 Min., im *Saal* der *Bären, Bäretswil*

- Traktanden:
- Definitive *Konstituierung* des *Komitees*
 - Situationsbericht* über beide *Projekte*
 - Berathung* über *dafürbige* *Eingabe* des *Kantonsrats* *gesuchtes* für *Hinwil - Bäretswil - Bauma*
 - Diverses*.

H. Nauer, 12. Nov. 92.

Guyer-Zeller

Von Guyer-Zeller persönlich unterzeichnete Einladung zu einer Sitzung des *Initiativkomitees* (Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern).

Reibungsloser Bau – dornenvoller Betrieb

Die «Ueberbeibahn»

Der Bahnbau kann beginnen

Im Jahr 1898 wurde die Bauleitung gegen A-forfait-Entschädigung an den ehemaligen Oberingenieur der Nordostbahn, E. Züblin, übergeben. Am 5. Juni 1899 begannen die Bauarbeiten im Abschnitt Bäretswil–Bauma und noch im selben Sommer auf der ganzen Bahnstrecke. Sämtliche Erdarbeiten konnten bis Ende 1900 fertiggestellt werden. Auch war bei verschiedenen Fabriken das *Rollmaterial* bestellt worden. Für den Anfang sah man folgenden Bestand vor: 2 Lokomotiven, 4 Personenwagen, 2 Gepäck- und Postwagen sowie 19 Güterwagen.

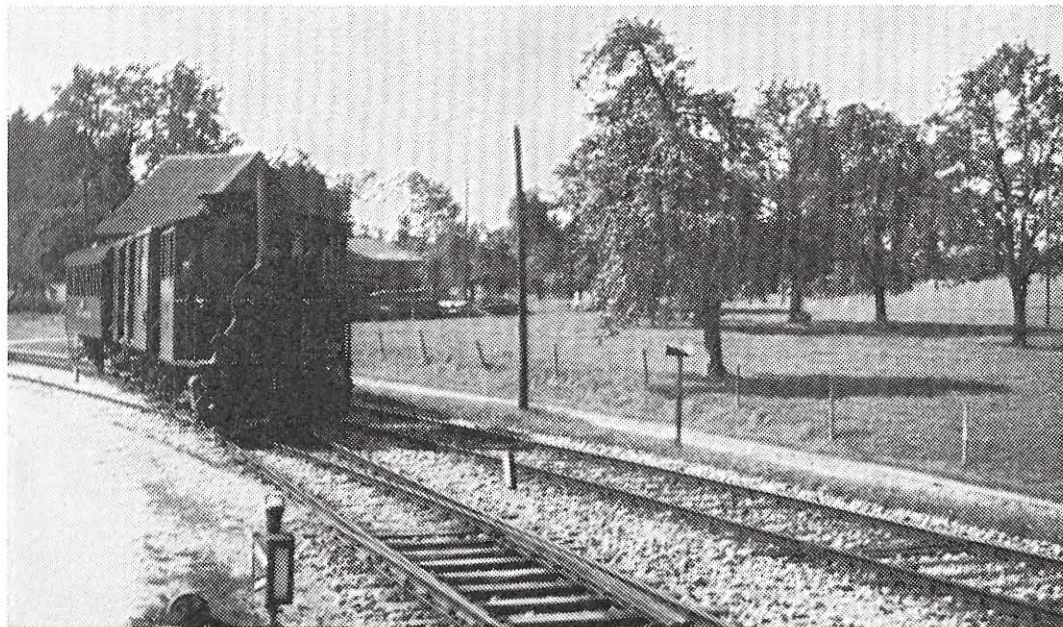
Mitte Mai 1901 ging das Werk der Vollendung entgegen, und am 28. Mai fand die *amtliche Kolaudation* durch das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement statt. Auf den 30. Mai 1901 war die *Einweihung* der Linie angesetzt, an der Abordnungen des Regierungsrats, des Kantonsrats, der Gemeinderäte der interessierten Gemeinden, Delegierte der benachbarten Bahnen und eine grosse Anzahl Gönner und Freunde teilnahmen. Ein festlich geschmückter Zug fuhr von Uerikon nach Bauma, wobei in der Nähe des Friedhofs Bauma ein Halt eingeschaltet wurde, damit dem dort bestatteten Adolf Guyer-Zeller eine Trauermusik gewidmet werden konnte. Am 1. Juni 1901 konnte dann mit fünf Zügen je Richtung der Betrieb aufgenommen werden – ein neues Kapitel in der Verkehrsgeschichte des Zürcher Oberlands hatte begonnen.

Erste Schwierigkeiten der Bahn

Zahlreiche Verhandlungen gingen der Betriebsaufnahme vom 1. Juni 1901 voraus. Einmal hatte man sich über die Benützung der Gemeinschaftsstationen Uerikon, Bubikon, Hinwil und Bauma zu verständigen, was bei Bauma erst im Jahr 1910 definitiv gelang. Zudem war man der Ansicht, dass ein Selbstbetrieb wegen der geringen Bahnlänge teuer zu stehen käme. Man nahm

deshalb mit der Nordostbahn erste Verhandlungen auf, doch lehnte diese im April 1900 die Betriebsführung definitiv ab. Die ebenfalls angefragte Tösstalbahn stellte zunächst unannehmbare Forderungen, die dann nach weiteren Verhandlungen doch noch zurückgezogen wurden. Gegen eine Kautionsleistung der UeBB an die TTB verpflichtete sich diese, den Betrieb mit eigenen Lokomotiven auszuführen. Da die Bestellung der für die UeBB bestimmten beiden Lokomotiven nicht mehr rückgängig gemacht werden konnte, wurden diese später gegen einen jährlichen Mietzins an die Nordostbahn abgetreten.

Bereits zwei Monate nach der Betriebsaufnahme traten oberhalb Bauma – wie bereits während des Bahnbaus – kleinere Rutschungen auf, die mit nicht geringen Kosten zu beheben waren. Die *Betriebeinnahmen* des ersten Jahrs entsprachen keineswegs den Erwartungen, da sich der erhoffte grosse Verkehr nicht einstellte. Auch die später eingeführte wahlweise Gültigkeit der Billette zwischen Hinwil und Zürich über Wetzikon oder Uerikon brachte von Anfang an keinen grösseren Einnahmewachst. So blieb der Bahngesellschaft nichts anderes übrig, als den hohen Bundesrat 1903 um Unterstützung zu bitten. Als erste Massnahme wurde ab 1. Januar



Ein UeBB-Zug dampft, von Bubikon her kommend, in Dürnten ein. Die Komposition: Lokomotive Ed 2/2 Nummer 23 mit einem Gepäck-/Postwagen und einem Personenwagen. (Foto G. Schelling)



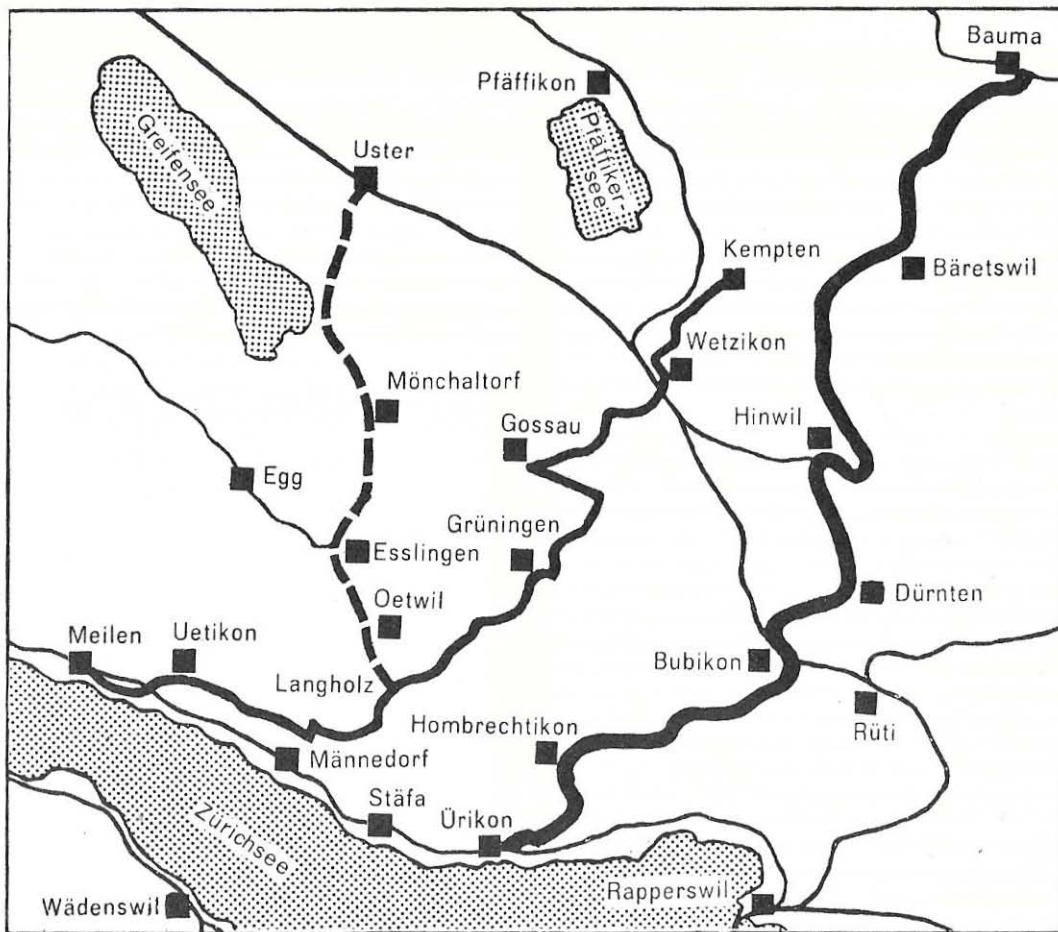
1905 der *Selbstbetrieb* eingeführt und ein eigener Betriebsleiter angestellt. Der Kauf des Dampftriebwagens CZm 1/2 Nummer 31 im Jahr 1907 ermöglichte eine gewisse Betriebsrationalisierung, indem mit dem selben Fahrzeug Personen, Post und Güter mitgeführt werden konnten. Im gleichen Jahr wurde das Anleihekaptal in Prioritätsaktien umgewandelt, ohne dass die UeBB je Dividenden hätte ausschütten können. Man erwog auch bereits einen Uebergang auf *elektrischen Betrieb*, doch schreckte man vor den hohen Installationskosten zurück. Da das Trasse der UeBB – im Volksmund «Ueberbeibahn» genannt – nicht dem natürlichen Lauf des Verkehrs folgte, war die Bahn bereits zu Beginn ohne grossen Rückhalt.





Erschwerter Betrieb während des Ersten Weltkriegs

Der Erste Weltkrieg blieb nicht ohne Einwirkungen auf den Bahnbetrieb. Nicht nur musste die Zahl der Züge von 14 auf 6 reduziert werden, sondern das Personal hatte im ersten Kriegsjahr mehrmals eine *Lohnkürzung* auf sich zu nehmen. Allerdings erlaubte die im Jahr 1916 zu beobachtende erfreuliche Verkehrszunahme eine vollständige Rückerstattung dieser Gehaltsabzüge. Da aber an einen defizitfreien Betrieb nicht zu denken war, wurde der Bahn eine Defizitdeckung durch Bund, Kanton und Gemeinden in Aussicht gestellt, wie dies nach dem «Bundesbeschluss über Hülfeleistung an notleidende Transportanstalten vom 18. Dezember 1918» vorgesehen war.

Der erhöhte Kohlenpreis führte nach Kriegsende wieder zu drastischen Fahrpläneinschränkungen. Vom 2. Dezember 1918 bis am 6. Juli 1919 fuhren beispielsweise an Werktagen noch drei Züge je Richtung, während an Sonntagen der Bahnverkehr überhaupt ruhte.

Einweihung am 30. Mai 1901 in Uerikon.



-  Frühere Uerikon-Hinwil-Bauma-Bahn
-  Frühere Wetzikon-Meilen-Strassenbahn
-  Frühere Uster-Oetwil (Langholz)-Strassenbahn
-  Schweizerische Bundesbahn und übrige Bahnlinien

Dieser Plan gibt einen Ueberblick über die ehemaligen Bahnen des Zürcher Oberlands (Abbildung aus dem «Jahrbuch vom Zürichsee», 1964–1966).

Vom «Glettise», «Glaskasten» und anderen Dampfzessern

Bevor wir uns dem weiteren Schicksal der Uerikon-Bauma-Bahn zuwenden, sei ein kleiner Blick auf das *Rollmaterial* der Bahn erlaubt. Wer die Strecke zwischen Uerikon und Bauma selbst befahren hat, wird sich wohl noch an einige der oft etwas kuriosen Fahrzeuge der UeBB erinnern, die zum Teil recht klangvolle Uebernamen trugen. Erinnert sei etwa an das «Glettise» (Dampftriebwagen), den «Glaskasten» (Einmannampflokomotive von der Sensetalbahn) oder an folgende Hinweise auf den Charakter der betreffenden Lokomotive: «Galilei» (Und sie bewegt sich doch), «Luther» (Hier steh ich, ich kann nicht anders), «Wallenstein» (Spät kommst du, aber du kommst) oder «Don Carlos» (Dein Geruch ist Mord – eine Anspielung auf die Holzfeuerung während des Kohlenmangels anno 1919).

Zahlreiche Tafeln dienten der Information der nicht immer sehr zahlreichen Fahrgäste: «Hier darf nur mit Zustimmung sämtlicher Reisenden geraucht werden» – «Das Ziehen der Notbremse ist nur im Fall der Gefahr gestattet» – «Das Öffnen und Schliessen der Fenster wird vom Kondukteur besorgt» – «Abort im Zug, man wende sich an den Kondukteur».

Ein Gotthardbahn-Salonwagen als Prunkstück

Für die Betriebsaufnahme vom 1. Juni 1901 waren am 28. Mai 1900 bei der Schweizerischen Industriegesellschaft (SIG) in Neuhausen zwei *Personenwagen* bestellt worden, ein (ehemaliger) *Drittclasswagen* und ein kombinierter *Zweit- und Drittclasswagen*. Anscheinend war bei diesen Wagen die Zwischentür nur von der Polsterklasse her mit einer Türfalle versehen, damit nicht etwa ein «Holzklasse»-Passagier nach der Billettkontrolle unbemerkt das Abteil wechseln konnte. Bei der Nordostbahn konnten 1901 noch

zwei vierachsige «Oldtimer»-Personenwagen mit Baujahr 1855 und 1856 erstanden werden. Als Prunkstück kann ein ehemaliger *Salonwagen der Gotthardbahn* gelten (Baujahr 1875), der 1914 als *Zweitclasswagen* an die UeBB kam und nach der Betriebseinstellung der Bahn an das Verkehrshaus abgegeben wurde. Während die meisten Personenwagen mit zwei Achsen versehen waren, führten die beiden vorhandenen *Vierach-*

ser zu etwelchen Komplikationen. Wegen der kurvenreichen Strecke verbog sich nämlich der Wagenkasten, und es gingen immer wieder Fensterscheiben in Brüche. Für die Gepäck- und Postbeförderung standen 1901 zwei kombinierte Wagen zur Verfügung, welche ebenfalls durch die SIG erbaut wurden.

Ein verschollener UeBB-Güterwagen

Einen reichhaltigen *Güterwagenpark* konnte die UeBB aufweisen: zehn gedeckte Wagen, fünf halboffene Wagen mit Bremshütte und vier Wagen mit Rungen. Da diese Wagen bereits vier Monate vor der Betriebsaufnahme abgeliefert wurden, setzte man sie sofort bei anderen Bahn-



Der Dampftriebwagen CZm 1/2 31 unterwegs in Dürnten (September 1948). (Foto G. Schelling)

verwaltungen im In- und Ausland ein, da schon damals die Güterwagen unter den verschiedenen Bahnen freizügig verwendet wurden. Allerdings meldet der Geschäftsbericht von 1919, dass ein gedeckter Güterwagen offensichtlich ein *Opfer des Kriegs* geworden sei. Der Wagen habe im Mai 1919 die polnische Grenze passiert, doch fehle jede Nachricht über den genauen Standort. Am 20. Juni 1921 traf der bereits als verschollen erklärte Wagen aber in Basel wieder ein, ohne dass über den zweijährigen Auslandsaufenthalt je etwas bekanntgeworden wäre.

Der Lokomotivpark der UeBB

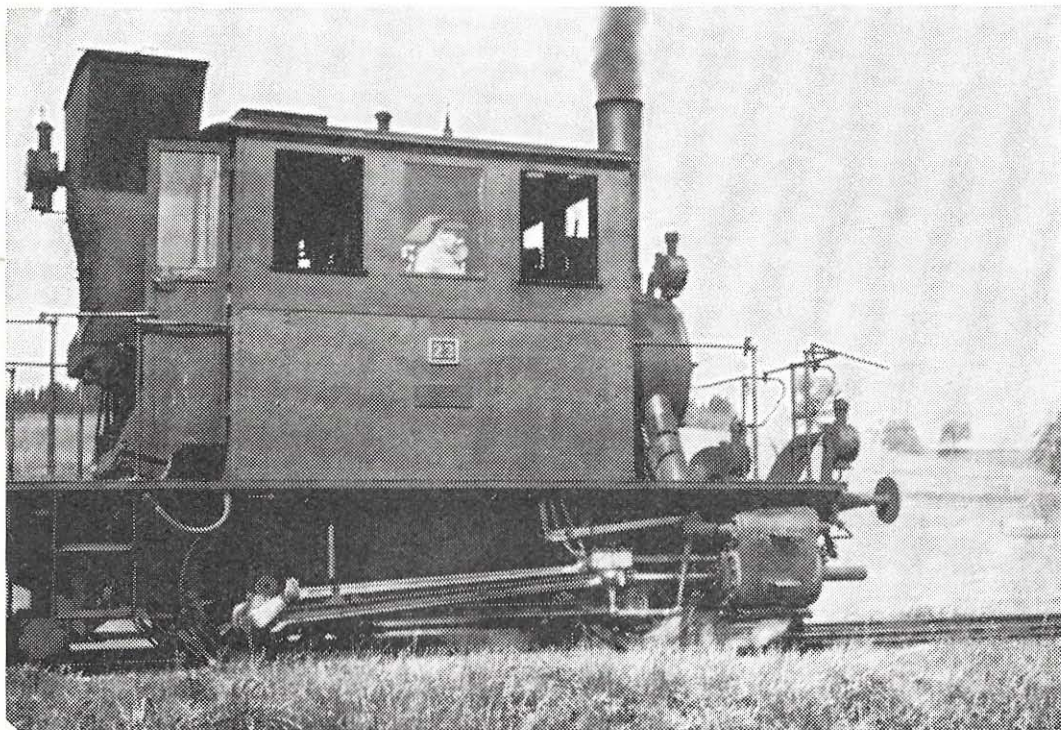
Die beiden von der Lokomotivfabrik Winterthur (SLM) für die Betriebsaufnahme bestellten Dampflok Ed 3/3 gingen – da die Tösstalbahn den Betrieb zuerst mit eigenen Maschinen ausführte – mietweise an die Nordostbahn, wo sie die Nummern 401 und 402 zugeteilt erhielten. Bereits 1909 kam in Hinblick auf einen erhofften Mehrverkehr eine bei der Münchner Lokomotivfabrik Krauss & Cie. erbaute vierachsige Dampflok (Ed 3/4 41) dazu, die aber wegen ihres

hohen Kohlenverbrauchs nur sehr selten eingesetzt wurde. 1926 wurde von der Sihltalbahn die Lok Ed 3/3 Nummer 6 aufgekauft, die zwar wenig Kohle verbrauchte, aber doch noch zwei Mann Bedienung erforderte. Hier brachte erst der «Glaskasten» Abhilfe, eine 1939 von der Sentalbahn übernommene zweiachsige Lokomotive Ed 2/2 Nummer 23. Diese war für *einmännige Bedienung* eingerichtet. Der Kohlenbehälter war auf dem Dach angeordnet, so dass eine automatische Feuerbeschickung möglich war. Die eigenwillige Form trug dieser Lokomotive denn auch bald den Uebernamen «Dampfsparkasse» ein – nicht zuletzt auch wegen der mit ihr möglichen Personaleinsparung.

Benzin- und Dampftriebwagen mit unterschiedlichem Erfolg

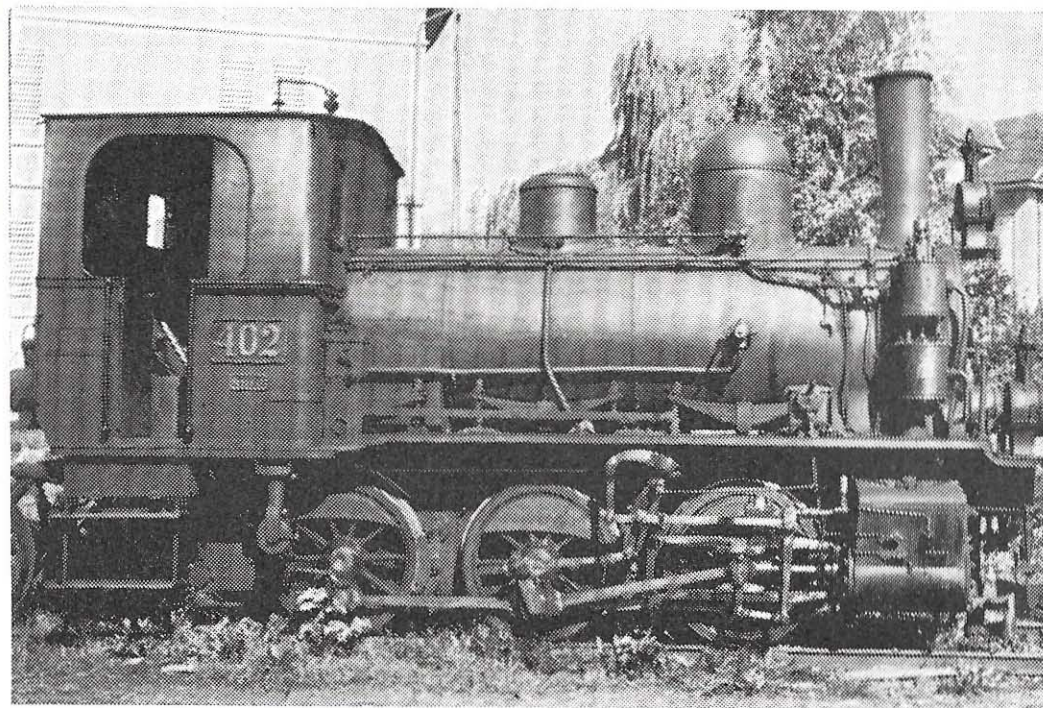
Die im ersten Halbjahr 1905 durchgeführten Versuche mit einem *Benzintriebswagen* System Orion verliefen nicht sehr erfolgreich. Obwohl bereits Ansichtskarten mit der Aufschrift «Neue Motorwagen der Eisenbahn Uerikon-Bauma» und der Abbildung des Triebwagens vor dem Depot in Hinwil in Umlauf waren, konnte sich die Bahn nicht zum Kauf entschliessen. Sie überwies an die Automobilfabrik Orion AG in Zürich 1500 Franken für die Versuchsfahrten und brach die Verhandlungen ab.

Mehr Erfolg war hingegen dem *Dampftriebwagen* CZm 1/2 Nummer 31 beschieden. Das bei der Maschinenfabrik in Esslingen (Deutschland) erbaute Fahrzeug System Serpoulet wurde als *erster normalspuriger Dampftriebwagen der Schweiz* am 12. Mai 1902 an die Schweizerischen Bundesbahnen abgeliefert. Da sich das Fahrzeug für die Führung von sogenannten Tramzügen zwischen Zürich und Meilen nicht sonderlich eignete, kam es 1907 nach einem Kesselumbau und dem Einbau eines Postabteils an die UeBB. Hier bewährte sich der leer rund 18 Tonnen schwere und 11 Meter lange Dampftriebwagen nicht schlecht, da neben den 30 Sitzplätzen auch ein separates *Postabteil mit Briefeinwurf* vor-



Die als «Glaskasten» bezeichnete Lokomotive Ed 2/2 Nummer 23 in voller Fahrt bei Dürnten.
(Foto G. Schelling, Hünibach)

handen war. Der im Volksmund als «Glettise» bezeichnete Wagen vermochte mit einem Anhängewagen in der Ebene noch 30 km/h zu erreichen, auf einer Steigung von 10 Promille noch 15 km/h. Er legte bis 1948 rund eine Million Fahrkilometer zurück und wurde seit 1950 in Vallorbe für das Verkehrshaus der Schweiz remisiert. Nach der Instandstellung durch Mitglieder des Vereins «Dampfbahn Bern» konnte das Fahrzeug an der von Ende April bis 15. Oktober 1974 dauernden Ausstellung von historischen Triebwagen im Verkehrshaus in Luzern besichtigt werden.



Während der ganzen Lebensdauer der UeBB (von 1901 bis 1948) diente die Lokomotive Ed 3/3 Nummer 402.

(Foto G. Schelling)

Als das Auto aufkam, ging ihr langsam der Schnauf aus

Verfolgt man die jährlich erstellten Statistiken der durch die UeBB beförderten Personen, bemerkt man ein ständiges Auf und Ab: Im ersten vollen Betriebsjahr (1902) waren 137 136 Personen befördert worden, und bis 1912 stieg die Zahl sogar auf 190 538 Personen an. Dann aber schien das Interesse an der Bahn zu sinken, und im letzten Kriegsjahr (1918) benützten noch 88 891 Personen die damals sehr spärlich verkehrenden Züge. Das Jahr 1931 verzeichnete einen neuen Höhepunkt mit 219 203 Personen, doch setzte dann die Automobilkonkurrenz immer stärker ein. Erst die Jahre des Zweiten Weltkriegs brachten der Bahn wieder etwas Zulauf: 1945 waren es 249 202 Personen, die von der Schienenverbindung profitierten. Immer grösser wurden aber über alle Jahre hinweg die aufgelaufenen Defizite, die sich bis 1948 auf rund 2,7 Millionen Franken aufsummierten. In einzelnen Jahren konnte wohl ein bescheidener Betriebsüberschuss erzielt werden, der aber zur Verzinsung der ausgeliehenen Kapitalien nicht ausreichte.

Ein beherzter Lokomotivführer erhält 50 Franken

Rationalisierungsbestrebungen zur Verkleinerung der Fehlbeträge waren bereits im Jahr 1921 zu vermerken, indem der Verwaltungsrat kurzerhand beschloss, dass die Betriebsangehörigen vom 1. Juli an täglich eine Stunde länger zu arbeiten hätten – notabene zum unveränderten Lohn! Ein Jahr später wurden noch drei Barrierenposten aufgehoben, womit der Personalbestand innert kurzer Zeit von 55 auf 45 Personen reduziert werden konnte. 1928 musste dann auf regierungsrätliches Geheiss und gegen den Willen der Ueriker die 1897 eigens

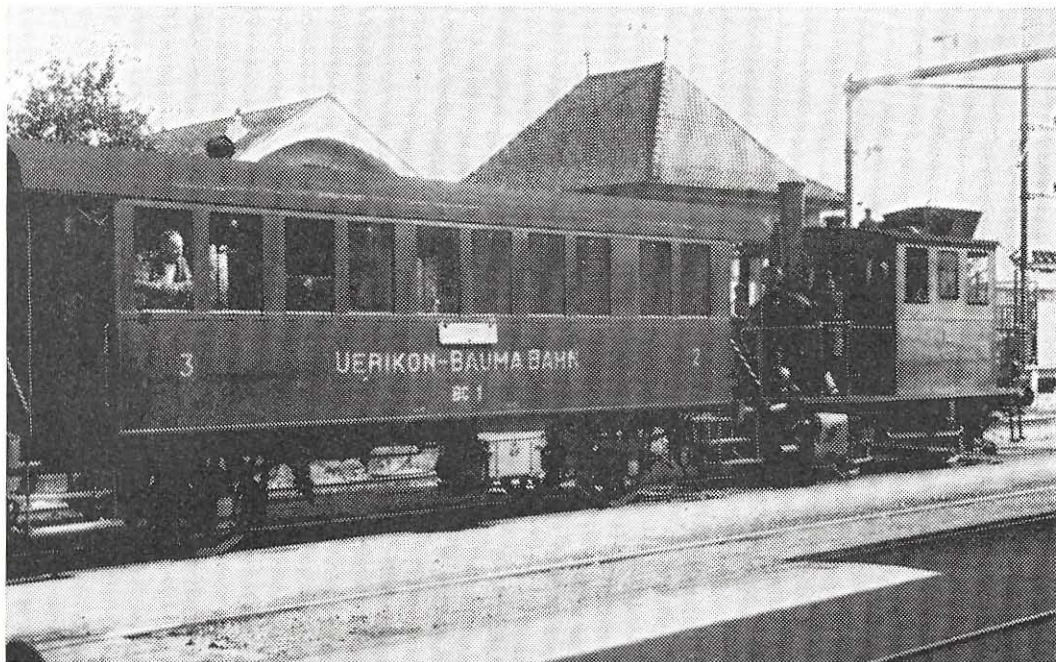
zur Unterstützung der UeBB gegründete *Zivilgemeinde Uerikon* aufgehoben werden. Die 65 Stamm- und 9 Prioritätsaktien wurden auf die Gemeinde Stäfa übertragen und die Statuten entsprechend angepasst.

Der Geschäftsbericht von 1931 vermeldet, dass am 19. Mai 1931 ein beherzter Lokomotivführer durch vorsichtiges Befahren eines unbewachten Bahnübergangs und sofortige Schnellbremsung

eine Frau vor dem Tod zu retten vermochte. Aus dem von Guyer-Zeller für solche Zwecke bereitgestellten Fonds erhielt der betreffende Lokomotivführer eine Belohnung von 50 Franken ausbezahlt.

Regel Wintersportverkehr in den dreissiger Jahren

Der Wintersport scheint im Zürcher Oberland zeitweise stark gepflegt worden zu sein. An verschiedenen Wintersonntagen wurde deshalb in den dreissiger Jahren ein spezieller *Wintersportzug* ab Zürich geführt, der am Morgen über Uerikon nach Bäretswil und am Abend über die gleiche Strecke wieder zurückfuhr. Während der



Lokomotive Ed 2/2 mit Personenwagen BC 1 in Bubikon im September 1948. (Foto G. Schelling)

Zug auf der rechtsufrigen Zürichseelinie der SBB von einer elektrischen Lokomotive gezogen wurde, setzte die UeBB meist die vierachsige Dampflok Ed 3/4 Nummer 41 ein, die sich allerdings durch einen hohen Kohlenverbrauch auszeichnete. Später liessen die allgemeinen Frequenzen wegen der aufkommenden *Automobilkonkurrenz* sehr zu wünschen übrig. So betrug 1938 die Einnahmen je Zug lediglich Fr. 32.70. Kurioserweise brachte der *Kriegsbeginn* für den Verkehr und die Finanzlage der UeBB eher eine Erleichterung, da einerseits der private Autoverkehr stark eingeschränkt wurde, nicht zuletzt

auch wegen der Requirierung der Lastwagen durch die Armee, und zudem noch zusätzliche Militärtransporte auszuführen waren.

Der Bewältigung des Mehrverkehrs diente auch die bei Kriegsbeginn von der Sensetalbahn übernommene Lokomotive mit *einmänniger Bedienung*, womit der Personalbestand um zwei Mann vermindert werden konnte.

Holzfeuerung hinterlässt Brandspuren

Der bereits im Jahr 1940 stark eingeschränkte Fahrplan musste auch im folgenden Jahr wegen der Unsicherheit in der *Kohlen- und Schmier-*

materialeinfuhr beibehalten werden. Dennoch nahm die Frequenz ständig zu, da die Anwohner nun fast vollständig auf die Bahn angewiesen waren. Ab 1943 musste dann teilweise mit *Holz* gefeuert werden, was wegen Funkenwurf zu grösserer Feuergefahr führte. Es waren denn auch verschiedene Kleiderbeschädigungen zu entschädigen, und zwei mit Torfmüll beladene Güterwagen fingen sogar Feuer. In dieser Situation kam wieder der Gedanke auf, die Bahn zu elektrifizieren, da man so einheimische Energie benützen könne.

Gar kriminell scheint es – wenigstens bei der UeBB – im Jahr 1944 zugegangen zu sein. Neben einer Anzeige «betrifft Erschleichung einer Leistung» (das heisst Fahren ohne Billett) waren zwei Bahnpolizeiübertretungen, eine Anzeige wegen Störung des Eisenbahnverkehrs durch Jugendliche, ein Einbruchdiebstahl ins Stationsgebäude von Ettenhausen und ein Einbruchdiebstahlversuch in Bäretswil zu verzeichnen. Im gleichen Jahr war in der «Zürichsee-Zeitung» ein Vorschlag zu lesen, es sollten *direkte Züge ab Rüti* über die UeBB und die rechtsufrige Zürichseelinie nach Zürich geführt werden, insbesondere für den Berufsverkehr.

Pech hatte im Sommer 1946 ein Bauherr beim Ausheben einer Grube oberhalb Bäretswil. Beim benachbarten UeBB-Trasseee ergaben sich Rutschungen, so dass vom 7. Juli bis am 24. August 1946 der Bahnbetrieb zwischen Bäretswil und Bauma vollständig eingestellt blieb. In die Lücke sprang dann (auf Kosten des Bauherrn) der vom Kanton Zürich angeschaffte *Sattelschlepper*, ein mit Holzvergaser ausgerüstetes Fahrzeug, das entweder einen Personen- oder einen Gepäckanhänger mitführen konnte. Durch das erneute Einsetzen der Automobilkonkurrenz sanken nach Kriegsende die Frequenzen wieder. Bereits um 1940 hatte man sich allerdings schon Gedanken über die Zukunft der Bahn gemacht, wobei ein vollständiger Ersatz der UeBB durch einen «Kraftwagenbetrieb» im Vordergrund der Diskussion stand.



Regel Umsteigeverkehr in Bäretswil im Sommer 1946. Rechts der von Bauma eingetroffene Sattelschlepper.
(Foto H. U. Würsten)

Was von der geplanten «Transversalbahn» übrig blieb

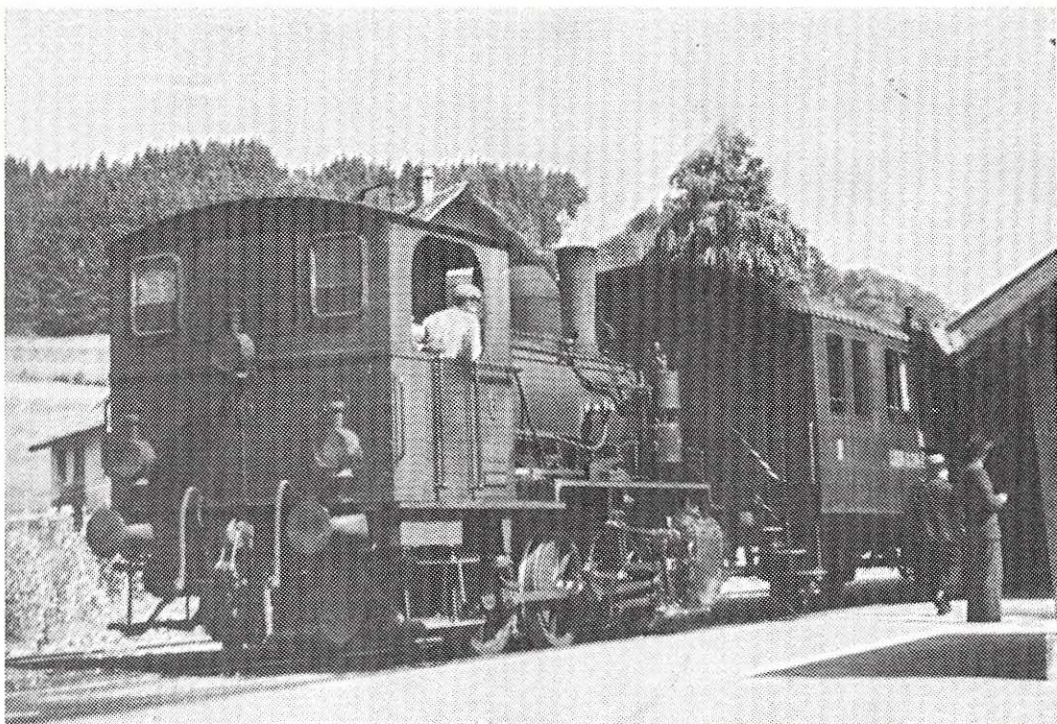
Die seit 1932 zu verzeichnenden Fehlbeträge in der Betriebsrechnung liessen die Zukunft der UeBB nicht gerade im rosigsten Licht erscheinen. Da die Bahn die grösseren Zentren Wetzikon und Rüti links liegen liess, vermochte die UeBB weder einen genügenden Güterverkehr noch einen zufriedenstellenden Personenverkehr anzuziehen. So verwundert es nicht, dass sich der *Regierungsrat* des Kantons Zürich recht eingehend mit der Sanierung der Uerikon-Bauma-Bahn, der Wetzikon-Meilen-Bahn (WMB) und der Uster-Oetwil-Bahn (UOeB) befasste. Im Frühjahr 1940 lieferte Ingenieur Heinrich Hürli-*mann*, der Direktor der Frauenfeld-Wil-Bahn, ein *Gutachten über die Sanierung der zürcherischen Privatbahnen* ab. Diese Untersuchung, welche allerdings noch auf den Vorkriegsverhältnissen beruhte, empfahl für alle drei Bahnen im Zürcher Oberland einen *vollständigen Ersatz* durch Autobusbetrieb. Die kantonale Finanzdirektion berief darauf eine besondere Studienkommission, in der auch die Verwaltung der UeBB vertreten war. Der im September 1943 vorliegende Bericht rechnete bei einem kombinierten Dampf-/Dieselbetrieb auf der ganzen Strecke mit einmaligen Aufwendungen von annähernd 3 Millionen Franken und Jahresdefiziten von 112 000 Franken, bei einer Elektrifizierung mit Investitionen von 5,14 Millionen Franken und jährlichen Betriebsverlusten von 157 000 Franken.

Elektrifikation der Strecke Hinwil-Bauma

Angesichts dieser hohen Kosten schlug die Studienkommission vor, einzig die obere Strecke zwischen Hinwil und Bauma zu *elektrifizieren* und als Fortsetzung zur ebenfalls zu elektrifizierenden Strecke Effretikon-Wetzikon-Hinwil von den Schweizerischen Bundesbahnen betreiben zu

lassen. Der untere Streckenteil von Uerikon bis Hinwil sollte – zusammen mit den ebenfalls aufzubehebenden Linien der beiden Strassenbahnen WMB und UOeB – durch einen gemeinsamen *Autobusbetrieb* mit teilweise neuem Liniennetz ersetzt werden. Die Strecke Dürnten-Bubikon-

Hombrechtikon wollte man für den Güterverkehr allerdings noch belassen und nur die Schienen zwischen Hinwil und Dürnten sowie zwischen Hombrechtikon und Uerikon ganz abbrechen. Der Verwaltungsrat der UeBB beriet, zusammen mit Vertretern der beteiligten Gemeinden, in einer Sitzung in Hinwil am 9. November 1943 die Vorschläge und stimmte den Plänen der Kommission mehrheitlich zu. Am 18. März 1946 genehmigte der Kantonsrat einen Beitrag von 2 775 000 Franken an die Reorganisation der drei Privatbahnen im Zürcher Ober-



Die 1912 erbaute Lokomotive Ed 3/3 Nummer 6 der Sihltalbahn kam 1926 zur UeBB.

(Foto H. U. Würsten)

land, und das Zürchervolk stimmte diesem Beschluss nach einem teilweise sehr leidenschaftlich geführten Abstimmungskampf am 25./26. Mai mit 65 947 *Ja* gegen 44 183 *Nein* zu. Der Bundesrat gewährte seinerseits am 12. Juli 1946 einen Bundesbeitrag von 300 000 Franken an die Elektrifizierungsarbeiten.

Die Umstellungsarbeiten können beginnen

Im Herbst 1946 konnten die Umstellungsarbeiten unter der Leitung von Ingenieur Hürliemann beginnen. Bereits am 9. Oktober 1947

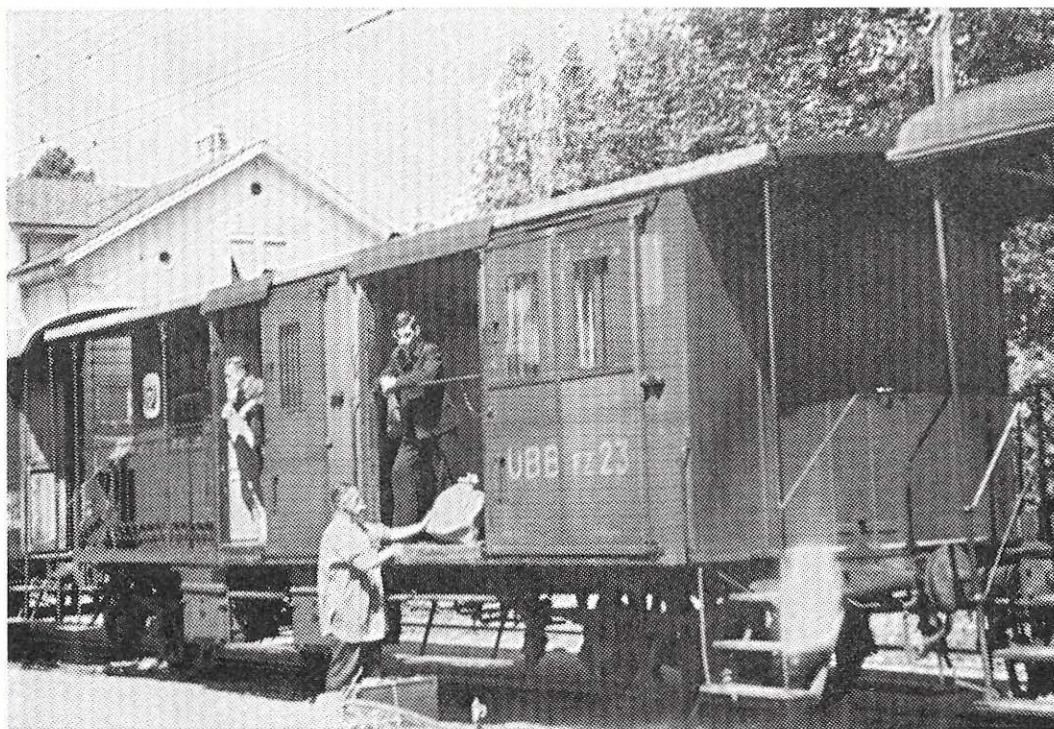
war die elektrifizierte Strecke Hinwil–Bauma zur amtlichen Kollaudation bereit, und am 11. Oktober konnte der elektrische Betrieb mit einem festlich geschmückten Zug und etwa 200 geladenen Gästen eingeweiht werden. Am folgenden Tag (12. Oktober 1947) übernahmen die SBB vorerst pachtweise den Zugsbetrieb auf der 11,3 Kilometer langen Strecke, während im unteren Abschnitt die Dampfzüge noch munter weiterpusteten. Die Ablieferung der nötigen Autobusse liess nämlich noch bis im Herbst 1948 auf sich warten, doch schlug am 2. Oktober 1948 die

Abschiedsstunde für die UeBB endgültig. Noch einmal hatte die Bevölkerung Gelegenheit, mit ihrer Eisenbahn durch die schöne Landschaft zu fahren. Am 3. Oktober 1948 übernahmen die neugegründeten *Verkehrsbetriebe des Zürcher Oberlands* (VZO) den Autobusbetrieb auf der Strecke Stäfa–Rüti–Hinwil. Zunächst standen neben dem vom Kanton beschafften Sattelschlepper vier *Alfa-Romeo-Autobusse* zur Verfügung, die im Anschluss an eine grössere Bestellung der PTT aus Italien bezogen werden konnten. Wenige Tage später begannen zwei Unternehmen mit dem *Abbruch* der Strecken Uerikon–Hombrechtikon und Hinwil–Dürnten, die für 10 Franken je Laufmeter auf Abbruch verkauft worden waren. Der Bahnkörper ohne Geleise ging dann unentgeltlich an die betreffenden Gemeinden, dies wohl als kleines Entgelt für die ausgebliebenen Dividenden... Die Anschlussgeleise Hombrechtikon–Bubikon und Bubikon–Dürnten wurden ebenfalls unentgeltlich an die VZO abgetreten, während die Stationsgebäude von Hombrechtikon, Wolfhausen und Dürnten für 73 500 Franken an die VZO gingen.

Die UeBB wird liquidiert

Nach der Einstellung des Bahnbetriebs konnte die Liquidation der Bahngesellschaft durchgeführt werden. Aus Land- und Liegenschaftsverkäufen sowie aus der Veräusserung von Kohle gingen noch total 190 000 Franken ein, die an die Prioritätsaktionäre aufgeteilt wurden. Am 3. Juni 1950 beschloss die Generalversammlung der UeBB die Auflösung der Gesellschaft und die Streichung der Firma im Handelsregister.

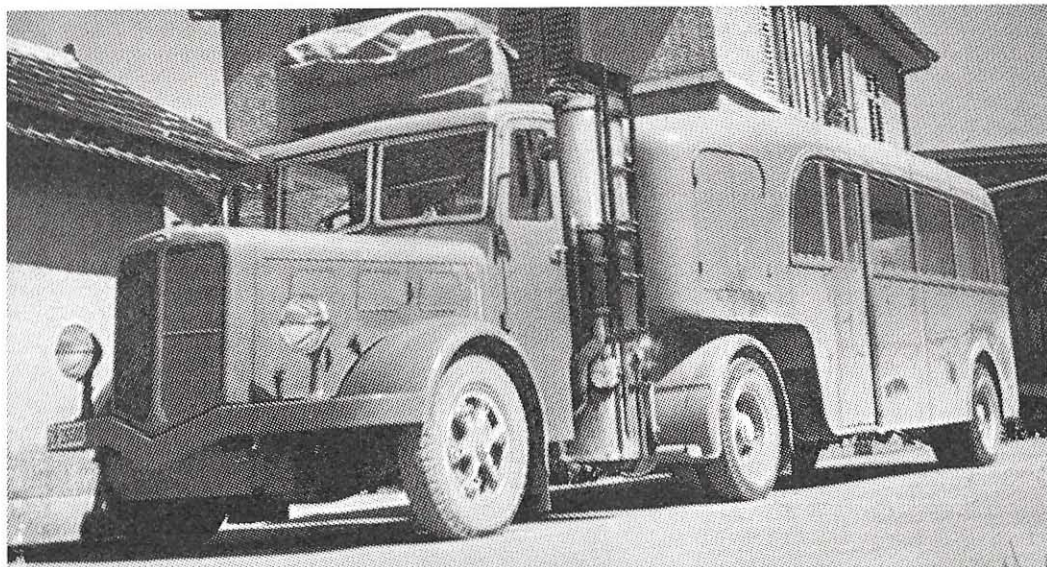
Das Rollmaterial wurde grösstenteils an die SBB abgetreten. Der Personenwagen BC 1 wurde für 500 Franken an die Rorschach-Heiden-Bahn verkauft, wo er – nach diversen Umbauten – heute noch im Verkehr steht. Der an die Privatbahn «*Régional du Val de Travers*» verkaufte Drittklasswagen C 11 fristet heute im Jura sein AHV-Leben als Gerätelokal!



Ein Oldtimerwagen der UeBB: Ein 1882 erbauter Postwagen wurde 1931 in einen kombinierten Gepäck- und Postwagen FZ Nummer 23 der UeBB umgebaut. (Foto H. U. Würsten, Bern)

Betriebseinstellung auch im oberen Streckenteil

Gut 20 Jahre ging der «UeBB-Erbenbetrieb» unverändert weiter, bis am 1. Juni 1969 der Bahnbetrieb zwischen Hinwil und Bauma ver- suchsweise durch einen Autobusbetrieb ab Wet- zikon ersetzt wurde. Seit dem 26. Mai 1974 ist dieser Zustand definitiv geworden, wobei die Kurse *im Auftrag der SBB* von den VZO ge- fahren werden. Inzwischen wurden auch die An- schlussgeleise Bubikon-Dürnten und Wolfhau- sen-Hombrechtikon abgebrochen. Heute herrscht auf dem Anschlussgeleise zwischen *Wolfhausen und Bubikon* ein regelmässiger Güterbetrieb mit Dieseltraktor. Zwischen *Hinwil und Bäretswil* fahren noch zwei Güterzugspaare, während der Zugverkehr zwischen Bäretswil und Bauma vollständig eingestellt wurde. Einzig die Flach- wagen für den *Circus Knie* werden im Winter und während des Zirkusgastspiels in Zürich hier abgestellt. Von der einst geplanten «Transversal- bahn» ist also heute praktisch nicht mehr viel übrig geblieben, höchstens noch einige schöne Er- innerungen an die dampfenden Züge der UeBB.



Der mit Holzvergaser ausgerüstete Sattelschlepper (im Volksmund «Seppel Schlatter») konnte wahlweise als Personen- und Güterfahrzeug eingesetzt werden.

(Foto H. U. Würsten)

118 Uerikon-Bauma

Dampfbetrieb

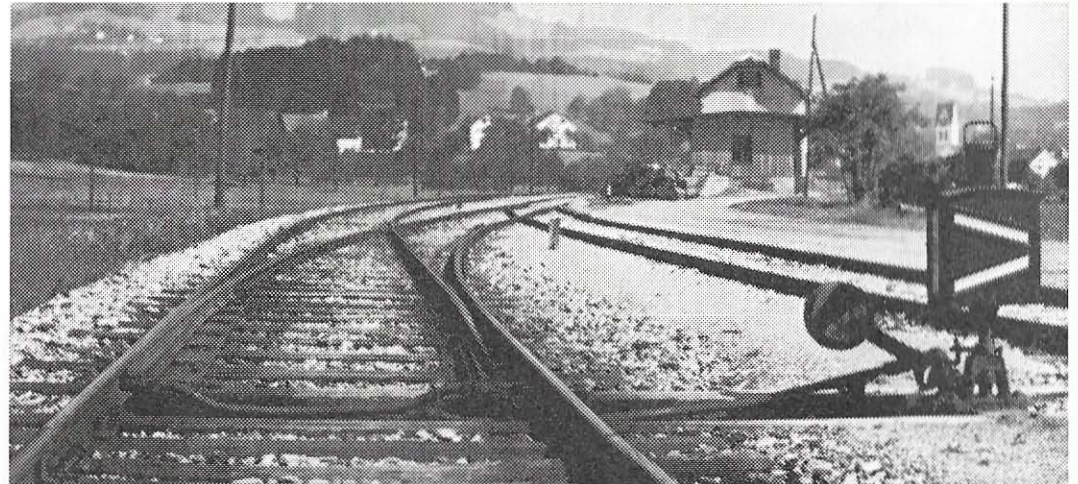
Nur gültig bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Hinwil-Bauma am 12. Oktober (eventuell etwas später)

...	...	442	646	805	1150	1204	1701	...	1812	29	—	ab	Zürich HB 120	...	an	1750	...	1042	1354	1400	1612	1932	2206
...	...	510	645	805	1103	1103	1745	...	1818	8	—	„	Rapperswil 120	...	„	759	...	919	1304	1540	1843	2044	...	...
		75	77	79	83	85	93		95	Per.	G.		Betr.-Chef UeBB, Hinwil			76		78	84	86	92	96			
		3.	2.3.	3.	2.3.	2.3.	3.		2.3.	Tar.	Tar.				2.	2.3.	3.	2.3.	2.3.	2.3.	2.3.	3.			
...	...	x537	+750	910	x1237	+1300	1806	...	1910	km	km	ab	Uerikon 698a	...	an	x712	...	901	1251	+1436	1825	2031	...	...
...	...	545	758	918	1247	1308	1816	...	1921	5	7	↑	Hombrechtikon 698a	...	↑	705	...	854	1245	+1430	1818	2024	...	...
...	...	551	803	924	1254	1313	1821	...	1931	9	12	↓	Wolfhausen	...	↓	659	...	847	1238	+1423	1811	2017	...	...
...	...	556	808	929	1259	1317	1825	...	1936	12	17	↓	xRitterhaus-Bad Kämmoos	...	↓	654	...	841	1233	+1416	1804	2011	...	...
...	...	557	809	930	1300	1319	1827	...	1937	13	17	an	Bubikon	...	an	653	...	840	1232	+1415	1803	2010	...	...
...	...	603	816	935	1302	1320	1828	...	1956			ab	(Uster-Rapperswil 116)	...	ab	647	...	830	1226	+1408	1751	2009	...	...
...	...	608	823	940	1307	1324	1832	...	2001	16	21	„	Dürnten	...	„	643	...	825	1222	+1403	1747	2005	...	...
...	...	616	830	948	1315	1331	1840	...	2008	21	26	an	Hinwil	...	an	635	...	816	1214	+1355	1738	1955	...	...
...	...	646	832	950	1326	1333	1843	...	2010			ab	(Wetzikon 101a)	...	ab	634	...	809	1212	+1347	1736	1949	...	...
...	...	654	840	959	1335	1341	1852	...	2018	26	32	↓	Ettenhausen-Emmetschloo.	...	↓	627	...	802	1205	+1340	1729	1942	...	...
...	...	700	846	1008	1343	1346	1858	...	2025	29	35	↓	Bäretswil	...	↓	622	...	757	1200	+1332	1724	1937	...	...
...	...	706	852	1015	1349	1352	1904	...	2031	33	39	↓	Neuthal	...	↓	614	...	747	1149	+1325	1716	1930	...	...
...	...	x712	+858	1022	x1355	+1358	1910	...	2038	37	43	an	Bauma 693	...	an	x606	...	738	1140	+1317	1708	1922	...	...
...	...	1015	1015	1137	1602	1602	2030	...	2146	—	—	an	Winterthur HB 117	...	an	644	...	947	1205	1553	1725	...	...
...	...	805	932	1107	1539	1539	2014	...	2209	—	—	„	Wald 117	...	„	457	...	613	1013	1236	1443	1653	...	...

x Halt auf Verlangen.
 x An Werktagen.

† An Sonntagen.
 †) Ankunft in Zürich-Stadelhofen.

Noch bis am 11. Oktober 1947 wurde die ganze Strecke der UeBB mit Dampf befahren.
 (Abbildung SBB-Bibliothek Bern)



Einsam und verlassen präsentiert sich nach der Betriebseinstellung die Station Dürnten
 (Foto G. Schelling)