

92 IN.KU

November 2024

Die Uster-Oetwil-Bahn – eine längst verschwundene Bahnlinie

Die 1909 eröffnete Uster-Oetwil-Bahn verband während 40 Jahren die Ortschaften Riedikon, Mönchaltorf, Esslingen und Oetwil mit Uster, dem industriellen Zentrum des Zürcher Oberlands. Arbeiterinnen und Arbeiter pendelten mit der Bahn in die Fabriken, daneben diente sie dem Gütertransport auf dem Land.

1949 fiel die Bahn der Motorisierung zum Opfer. Sie wurde durch eine Buslinie ersetzt und zurückgebaut.

Heute zeugen nur noch wenige bauliche Relikte von der einstigen Strassenbahn und deren industrie- und verkehrsgeschichtlichen Bedeutung.



Es war ein regnerischer Frühlingstag, doch an der Station Mönchaltorf war alles bereit: Die Gleise waren verlegt, samt neuer, den Aabach überspannenden Eisenfachwerkbrücke. Auch der hübsche kleine Güterschuppen war errichtet und stolz mit Schweizerfahne geschmückt worden. Im Gasthof Löwen wartete das neugierige Publikum geduldig an den Fenstern, als man

gegen 11 Uhr das Herannahen der elektrischen Strassenbahn vernahm. Ein grosser Moment! Die Uster-Oetwil-Bahn würde die Landgemeinde künftig näher an die grosse Welt rücken: Die direkte Linie in die Stadt Uster gewährleistete den Anschluss ans Eisenbahnnetz der SBB, sollte den Arbeitsweg vieler Arbeiterinnen und Arbeiter in die Fabriken in Uster

und Umgebung erleichtern und Güter aller Art ins Dorf bringen. Gleichzeitig konnten fortan an schönen Wochenenden gemütliche Ausflüge per Bahn unternommen werden, etwa zum nahen Pfannenstiel oder an den Greifensee. Für Mönchaltorf bedeutete der Bahnanschluss Fortschritt. Deshalb bemühte sich die Gemeinde bereits früh um die Linienführung und

Einweihungsfahrt der Uster-Oetwil-Bahn am 26. Mai 1909 mit Zwischenhalt an der Station Mönchaltorf
(kantonale Denkmalpflege Zürich)

zeichnete einen namhaften Teil der von der Gesellschaft herausgegebenen Aktien. Von der Idee einer neuen Linie bis zur Inbetriebnahme der Strassenbahn Uster-Oetwil vergingen jedoch mehrere Jahrzehnte.

IN.KU

Zürcher Oberländer Eisenbahnen im 19. Jahrhundert

Der Eisenbahnbau hatte in der Schweiz bereits in den 1850er-Jahren eingesetzt. Finanzstarke Privatunternehmen erstellten in einer ersten Bauetappe alle wichtigen Verbindungen zwischen den grossen Städten in der Schweiz. Auch in Uster taten sich 1856 mehrere Fabrikanten zur sogenannten Glatthalbahn-Gesellschaft zusammen, um die Strecke zwischen Uster und Wallisellen zu realisieren. Die Gesellschaft fusionierte noch im selben Jahr mit mehreren Konkurrenzunternehmen zu den Vereinigten Schweizerbahnen, welche bis 1859 eine Bahnverbindung bis nach Rapperswil erstellten. Eine zweite private Linienführung durchs Zürcher Oberland, von Winterthur nach Rüti, realisierte zwischen 1872 und 1875 die Tössthalbahn-Gesellschaft. Damit waren Mitte der 1870er-Jahre die wichtigen industriellen Zentren im Zürcher Oberland miteinander verbunden. Kleineren Dörfern aber fehlte nach wie vor ein Eisenbahnanschluss. Das war insofern problematisch, als ein nicht geringer Teil der Industrie-

arbeiterschaft auf dem Land wohnte und damit lange und teils beschwerliche Arbeitswege zu den Fabriken in Kauf nehmen musste.

Ausbau der Nebenlinien

Erst in einer zweiten Bauetappe, die ab den 1880er-Jahren einsetzte, wurden die ländlichen Regionen erschlossen. Nun waren es die Gemeinden selbst, die für die Finanzierung aufkamen. Entsprechend setzten sie auf kostengünstigere Schmalspurbahnen, die in der Regel als elektrische Strassenbahnen gebaut wurden und dadurch kein eigenes Trasse benötigt. Gleich drei solcher Kleinbahnen nahmen kurz nach der Jahrhundertwende ihren Betrieb auf: 1903 die Wetzikon-Meilen-Bahn, 1909 die Uster-Oetwil-Bahn, 1912 die Forchbahn. Bei allen drei Bahnen verzögerte sich die Realisierung über lange Jahre, weil sich während der Projektierung Konflikte zwischen den Gemeinden offenbarten. Etwa wenn es um die konkrete Linienführung ging,

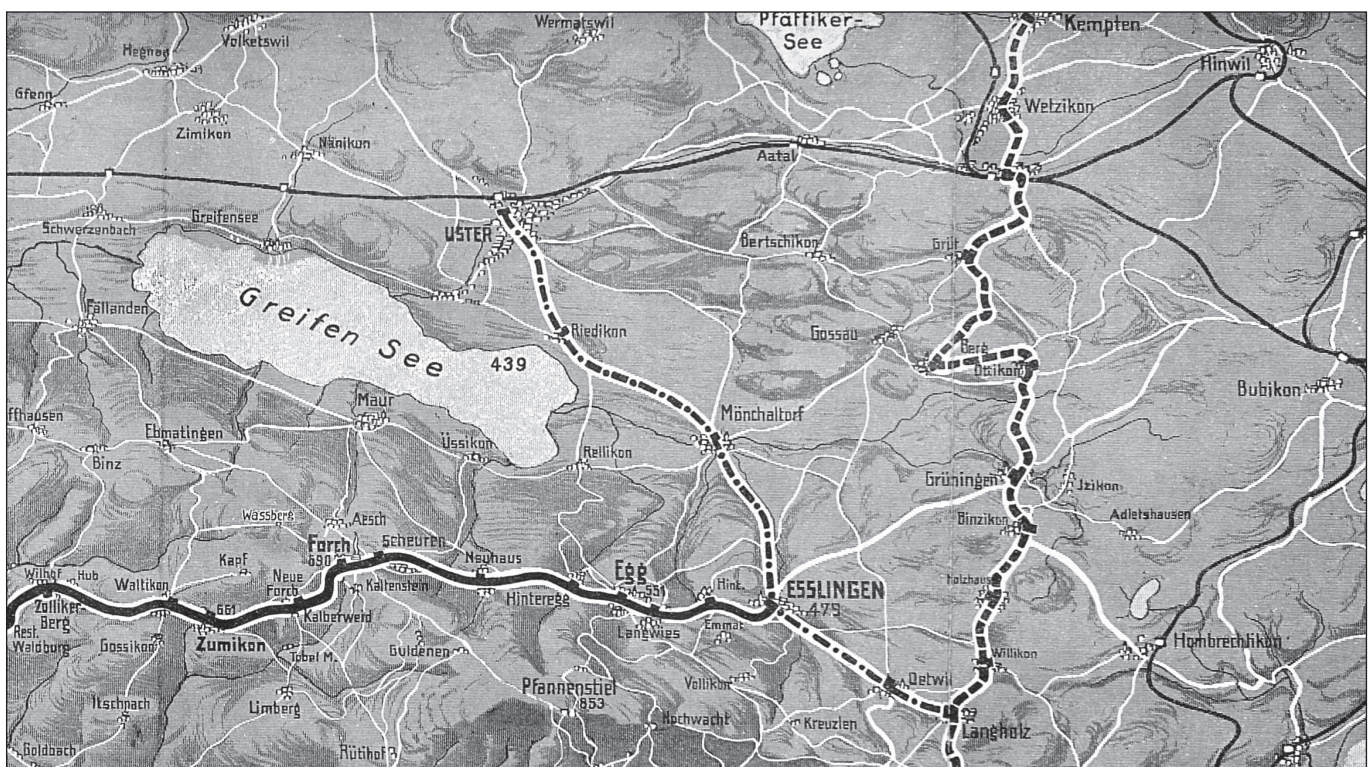
die Lage und den Ausbaustandard der Stationsgebäude oder die finanzielle Beteiligung. Schliesslich aber brachten die Bahnen den erwünschten Gewinn: Mit ihrem Bau wurde der Anschluss ans überregionale Bahnnetz gewährleistet.

Eine Bahn von Uster nach Stäfa

Der Bau der Uster-Oetwil-Bahn ging auf die Initiative des englischen Ingenieurs Charles Du Riche Preller (1844–1929) zurück. Dieser war seit den 1870er-Jahren an verschiedenen Bahn- und Elektrifizierungsprojekten in Deutschland und Italien beteiligt. Ende des Jahrhunderts liess er sich in der Schweiz nieder, wo er sich um die Konzessionen von Strassenbahnprojekten in den Kantonen Appenzell, Zug, St. Gallen und Zürich bemühte. 1898 bildete er zusammen mit Gemeindevertretern ein Strassenbahnkomitee für den Bau einer Bahn von Uster bis nach Stäfa. Die Bundes-

versammlung verlieh dem Komitee bereits ein Jahr später die entsprechende Konzession, jedoch sollte es weitere fünf Jahre dauern, bis sich die Planung konkretisierte. Zwischenzeitlich war die Gemeinde Stäfa aus dem Projekt ausgestiegen, weshalb schliesslich bloss die Strecke von Uster bis nach Oetwil am See gebaut wurde.

Ausflugsplan mit den Streckenverläufen
 — der Forchbahn,
 - - - der Uster-Oetwil-Bahn und
 - - - der Wetzikon-Meilen-Bahn,
 um 1920, Ausschnitt
 (Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung)



IN.KU

Bau und Betrieb der Uster-Oetwil-Bahn

Die Elektrische Strassenbahn Uster-Oetwil AG wurde 1905 gegründet. Für die Projektierung zeichnete das Ingenieurbüro Gossweiler & Cie. aus Kilchberg verantwortlich, das sich nicht nur dazu verpflichtete, die Bahn zu bauen und das Rollmaterial zu organisieren, sondern auch den Betrieb während der ersten fünf Jahre zu übernehmen. Die Baukosten von knapp einer Million Schweizer Franken wurden zu rund zwei Dritteln durch Aktien abgedeckt, die von den Gemeinden und vom Kanton übernommen wurden. Die restliche Finanzierung war mit Hypotheken abgesichert. Erst 1908 begannen die eigentlichen Bauarbeiten, nachdem die exakte Linienführung festgelegt, die Lage der Hochbauten sowie das zum Bau benötigte Land erworben worden waren. Und dann ging es plötzlich schnell: Schon im Frühjahr 1909 war die 10,52 Kilometer lange Strecke fertiggestellt. Sie führte vom Bahnhof Uster in Richtung Südosten zur Ausseiwacht Riedikon und von da weiter nach Mönchaltorf. Anschliessend machte sie in Esslingen halt, einem zu Egg zählenden Weiler, und führte dann nach Oetwil am See, wo an der Endstation Langholz der Anschluss an die Wetzikon-Meilen-Bahn gewährleistet war.

Stationsgebäude, Güterschuppen, Remisen

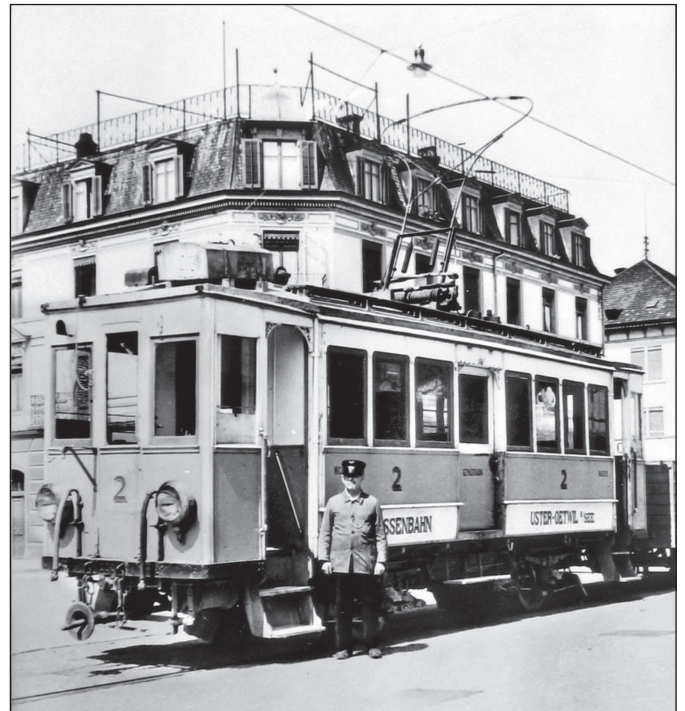
Nebst dem Bau der Gleise und Fahrleitungen errichtete Gossweiler & Cie. mehrere Hochbauten: Die Haltestellen Riedikon, Oetwil und Langholz erhielten eigene kleine Stationsgebäude, bestehend aus einem kleinen Warteraum mit angebautem Güterschuppen samt Laderampe. In Uster konnte das Stationsgebäude der SBB und in Esslingen dasjenige der Forchbahn mitbenutzt werden. Ein Spezialfall bildete die Haltestelle Mönchaltorf. Hier baute der Wirt des Gasthofs Löwen auf eigene Kosten einen Wartesaal an seine Gaststube an. Diesen vermietete er an die Bahngesellschaft, weshalb diese hier lediglich einen Güterschuppen baute – auf Land, das sie zuvor dem Löwenwirt abgekauft hatte. In Mönchaltorf kam auch der einzige Kunstbau der Strecke zu stehen: Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bereich des Abachs musste hier eine neue Brücke erstellt werden: eine einfache Eisenfachwerkbrücke mit betonierter Fahrbahn.

Schliesslich benötigte die Uster-Oetwil-Bahn zwei Remisen zum Unterstellen und zur Reparatur ihrer Wagen. Diese wurden nahe den beiden End-

haltestellen erstellt: in Langholz sowie am südlichen Ortsrand von Uster. Sämtliche Hochbauten wiesen eine ähnliche Konstruktionsweise auf: Sie wurden als Holzfachwerkbauten errichtet, deren Gefache mit gelbem Sichtbackstein gefüllt waren. Die Stationsgebäude erhielten ein Halbwalmdach, der Güterschuppen ein Satteldach und die beiden Remisen ein Flachdach.

arbeiter, ein Stationsvorstand, drei Kondukteure sowie ein Bahnwärter. Vier Personen besorgten im Nebenamt den Stationsdienst an den Haltestellen und verschiedene Hilfskräfte wurden jeweils für Unterhaltsarbeiten hinzugeholt.

Die Uster-Oetwil-Bahn kurz vor Abfahrt am Bahnhof Uster, um 1930 (ETH-Bibliothek, Bildarchiv)



Station Mönchaltorf mit Güterschuppen und Gasthof Löwen, 1933 (Staatsarchiv des Kantons Zürich)

Rollmaterial und Personal

Das Rollmaterial bestellte Gossweiler & Cie. bei der Sächsischen Waggon- und Maschinenfabrik AG in Bautzen. Es bestand aus drei Triebwagen, deren elektrische Ausrüstung die Maschinenfabrik Oerlikon besorgte. Hinzu kamen drei Personenwagen sowie vier Güterwagen. Für den Bahnbetrieb war ein auffallend geringer Personalbestand zuständig: Gemäss Geschäftsberichten beschäftigte das Unternehmen während der ganzen Betriebszeit nur zwischen sieben bis elf Angestellte. Fest verpflichtet wurden lediglich ein Depotchef, ein Depot-

Passagiere und Transporte

Die Strassenbahn Uster-Oetwil erfreute sich grosser Beliebtheit. Sie diente als schnelles und bequemes Transportmittel für den Arbeitsweg, wenn auch der Preis für einfache Arbeiterinnen und Arbeiter nicht gering war. Die einfache Fahrt kostete je nach Distanz zwischen 20 bis 90 Rappen. Daneben machte der Transport von Gütern, Tieren und der Post einen Grossteil des Umsatzes aus. Die Geschäftsberichte verrieten, dass die Anzahl Fahrgäste konstant zunahm. Mit über 140 000 Passagieren im Jahr erreichte die Bahn dann im Jahr 1919 ihren Höhepunkt.

SGTI

Schweizerische Gesellschaft für
Technikgeschichte und Industrie-
kultur

Geschäftsstelle
Marktgasse 37
8400 Winterthur
Tel: 052 202 02 27
(Di./Do./Fr. erreichbar)

Präsident:
Markus Meier, Aarau

Geschäftsführung:
Andreas Korte

Die SGTI bietet zum jährlichen Mit-
gliederbeitrag von Fr. 70.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen,
Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «Industrie-
kultur», 3 IN.KU-Bulletins und
weitere industriekulturelle Publi-
kationen.
- Online-Inventar Industriekultur Schweiz
www.industriekultur.ch

Weitere Unterlagen über unsere
Aktivitäten erhalten Sie über die
Postadresse oder per Mail.

ASHT

Association suisse d'histoire
de la technique et du patrimoine
industriel

Präsident:
Markus Meier, Aarau

Gestion:
Andreas Korte

- L'ASHT organise des conférences,
excursions, symposiums, exposi-
tions, voyages du patrimoine in-
dustriel.
- Les membres reçoivent le bulletin
IN.KU et la revue «Industriekultur»
et d'autres publications.
- Inventaire en ligne du patrimoine
industriel de la Suisse

Cotisation annuelle: Fr. 70.–

Sur demande (Adresse postale/mail)
nous vous envoyons très volontiers
toute documentation concernant
l'ASHT.

Mail: info@sgti.ch
www.sgti.ch
www.asht.ch
www.industriekultur.ch

IN.KU

Das Ende der Uster-Oetwil-Bahn

Ab Mitte der 1930er-Jahre schlitterte die Uster-Oetwil-Bahn in eine Krise, von der sie sich nicht mehr erholte: Nicht nur sank die Zahl der Gäste auf unter 60 000 im Jahr, auch machten sich zunehmend Betriebschwierigkeiten und Baumängel bemerkbar, die Unfälle verursachten und teure Reparaturen an Gleisen und Gebäuden nötig machten. Hauptsächliches Problem aber war die zunehmende Konkurrenz zu privaten Verkehrsmitteln. Das Automobil und insbesondere das Fahrrad stellten für immer mehr Leute eine Alternative zur langsamen Strassenbahn dar. 1942 zeichnete sich ihr Ende ab: Eine kantonale Kommission sah die Gründung der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) vor, die den defizitären Bahnbetrieb durch Autobusse ersetzen sollte. Da sich mittlerweile Erneuerungskosten von über CHF 800 000.– angestaut hatten, stimmte die Generalversammlung im Jahr 1943 diesem Ansinnen zu und beschloss, die Konzession nicht zu verlängern. Am 1. Oktober 1949 fuhr die Bahn zum letzten Mal. Wie 40 Jahre zuvor bei ihrer Eröffnung fuhren nun wieder festlich geschmückte Wagen die ganze Strecke ab, die von der Bevölkerung mit einem lachenden und einem weinenden Auge verabschiedet wurden. Der letzte Geschäftsbericht hält optimistisch fest: «So wehmütig die Einstellung der Bahn auf verschiedene Art zum Ausdruck kam, so freudig wurden die neuen komfortablen Autobusse der V. Z. O. von der gesamten Bevölkerung begrüsst.»

Was von UOeB übrig ist

Heute erinnert nichts mehr daran, dass zwischen Uster und Oetwil einst eine Strassenbahn verkehrte. Die Gleise und Fahrleitungen sind längst verschwunden, die Wagen wurden verkauft oder verschrottet. Aber es gibt dennoch Relikte der ehemaligen Strecke. Nach ihrer Einstellung wurden auch die Gebäude veräussert. Drei davon stehen noch: Am südlichen Ortseingang zu Uster hat die Remise überlebt. Das Gebäude wurde aber durch mehrere Anbauten und einen Satteldachaufbau stark überformt. Heute ist darin ein Getränkehandel untergebracht. Auch die Remise in Langholz steht noch, sie ist aufgrund einer grünen Trapezblechverkleidung und einem Anbau nicht mehr so leicht zu erkennen. Heute nutzt sie ein Transportunternehmen als Warenlager. Erstaunlicherweise gut erhalten ist der Güterschuppen in Mönchaltorf. Dieser hat ohne wesentliche Veränderung die vergangenen Dekaden überlebt und dient heute als Lagerraum. Aufgrund seines guten Erhaltungszustands und seiner wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Zeugenschaft für den öffentlichen Nahverkehr im Zürcher Oberland hat der Güterschuppen jüngst den Weg ins Inventar der überkommunalen Denkmalschutzobjekte gefunden. Dies soll die Erhaltung des letzten erkennbaren Zeugnisses der verschwundenen Uster-Oetwil-Bahn für die kommenden Generationen sichern.



Entlang der alten Strecke mit dem Velo

Weil die Uster-Oetwil-Bahn als Strassenbahn gebaut wurde, kann die gut zehn Kilometer lange ehemalige Strecke gut per Velo erfahren werden. Man startet am Bahnhof Uster, der mit seinem Aufnahmegebäude und den Remisen von 1856 ein Bau-
denkmal von kantonaler Bedeutung darstellt. Von hier führt der Weg entlang der Bahnhofstrasse südwärts, wo die Stadt allmählich in eine lockere Vorortbebauung übergeht. Wenn man gut aufpasst, kann man linkerhand die ehemalige Remise erkennen. Nun führt der Weg geradeaus weiter nach Riedikon, wo man bald den Greifensee erblickt und durch endlose Felder bis nach Mönchaltorf radelt. Beim Gasthof Löwen ist ein Halt zu empfehlen. Hier kann der gut erhaltene Güterschuppen mit seiner einfachen wie schmucken Bauweise betrachtet werden. Dann geht die Fahrt weiter südwärts bis Esslingen. Obwohl hier längst keine Gleise mehr zu finden sind, erinnert noch das Restaurant Bahnhof an die einstige Station der Forchbahn, die heute aber weiter westlich hält. Nun ist es nicht mehr weit bis nach Oetwil am See, wo die Fahrt bei der zweiten noch erhaltenen Remise in Langholz endet.

Güterschuppen in Mönchaltorf,
heutiger Zustand
(Kantonale Denkmalpflege Zürich)

Impressum

Text Jonas Schädler ist promovierter Historiker in Zürich und freischaffend in den Bereichen Denkmalpflege und Baugeschichte tätig.

Er verfasst Inventare und Gutachten für verschiedene kantonale Denkmalfachstellen und publiziert zu architektur- und kulturgeschichtlichen Themen.

Gestaltung Andreas Fahrni,
Schaffhausen

Gedruckt bei Drucksprint GmbH,
Wängi TG