

Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch
Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde
Band: 117 (1997)

Artikel: 100 Jahre rechtsufrige Zürichseebahn
Autor: Bühler, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-985217>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

100 Jahre rechtsufrige Zürichseebahn

Knirschend schob sich das grosse Zürichsee-Dampfschiff «Concordia» an die Ländepfähle beim Tonhalleplatz in Zürich, gleich gegenüber dem neuerstellten Bahnhof Stadelhofen, hielt mit sanftem Rauschen an und entliess seine Fahrgäste, die im Laufe des Vormittags des 14. März 1894 am ganzen rechten Ufer zugestiegen waren. Beinahe dreihundert schwarzfestlich gekleidete Männer, die meisten mit einem Zylinder als Kopfbedeckung, begaben sich kurz nach 11 Uhr unter den Klängen der Küsnachter Harmonie «Eintracht» in den Tonhalle-Pavillon zu einem «Gabelfrühstück». Das Schiff übernahm danach wieder seinen gewohnten Dienst, doch nur noch für diesen einen Tag. Nachher nahm ihm die neue Bahn jede Arbeit weg, ebenso der ganzen übrigen Zürichseeflotte. Was sollte nun aus ihr werden? Schon fast 20 Jahre früher, als die linksufrige Bahn 1875 ihren Betrieb aufnahm, wurde den Dampfschiffen ein grosser Teil ihrer Aufgabe entzogen; deswegen war die ganze Flotte im Jahr zuvor von der Nordostbahn-Gesellschaft übernommen worden. Damals indes war man gleich wieder froh um sie: Nur zwei Tage nach der Eröffnung versank ein grosser Teil des Horgener Bahnhofgebietes im See und der Bahnhof musste an einem anderen Ort neu erstellt werden. Zusätzlich zum sofort wieder in Kraft gesetzten bisherigen Fahrplan führten die Dampfschiffe damals 20 000 Gaffer an den Unglücksort. Sollte es wohl diesmal ähnlich zugehen? Nein, die neue Rechtsufrige konnte wohl kaum im See versinken, denn sie führte hoch oben dem Hang entlang; nur ihr erstes Projekt hatte sie hart am Seeufer fahren sehen.

Wie kam diese Bahn zustande?

Eine Rückblende zeigt zwischen den Ufern von jeher einen regen Verkehr vor allem mit segelunterstützten Handschiffen, welche (nach Hans Erhard Escher 1692) «Laden, Schindeln, Scheyen, Obs, Anken, Käss, Viehe» sowie Korn und «Kaufmannswaren» transportierten. Escher staunte auch darüber, «was grosser *quantitet* Wein auf disem See hin und wider verführet werde»; ausser dem einheimischen zählte dazu viel Veltliner. Dazu kamen die zahlreichen Pilgerfahrten aus allen Richtungen nach Einsiedeln. Auf jeden Freitag 6 Uhr fuhren Märtschiffe aus verschiedenen Ufergebieten nach Zürich. Mit dem Stäfner Schiff benötigte man für eine solche Fahrt mit Markttätigkeit volle 24 Stunden. Wer ohne Gepäck in die Stadt gelangen wollte, den trugen die eigenen Füsse hin oder die Hufe eines Reitpferdes; Geschäftsherren benutzten auch gerne leichte Chaisen oder Breaks. Am rechten Ufer diente hiefür die schmale Landstrasse mit ihren stellenweise steilen Auf- und Abstiegen, z.B. über den «Häxetanz» bei Stäfa.

Von 1800 an fuhren am linken Ufer Postkutschen, am rechten Ufer erst ab den 1830er Jahren, meistens stets noch auf der alten Landstrasse. Von Stäfa bis Zürich benötigte man 4 Stunden Fahrzeit. Die ebene Strasse dem See entlang reicht erst 1838 von Zürich bis Küsnacht und 1850 bis Uetikon. Derweil ist auf dem See längst das Maschinenzeitalter angebrochen: Ab 1835 dampft die «Minerva» ihre Touren seeauf und seeab. Als erstes eisernes Dampfschiff in Zentraleuropa war sie aus Manchester hergeführt worden und trug bis zu 500 Personen. Anfänglich hielt man das rauch- und funkenspeiende Ungeheuer für Teufelswerk und taxierte seine ersten Passagiere als lebensmüde, doch rasch überzeugen die Vorteile der neuen Transportart und die Minerva wird gefolgt von weiteren Dampfschiffen, von denen die meisten für je eigene neugegründete Gesellschaften fahren und die alle auch schon in Zürich bei Escher, Wyss & Cie. gefertigt werden. Sie legten die Strecke Rapperswil–Zürich in nur 3¾ Stunden zurück und konnten so den Reisenden das lästige Übernachten auf dem Schiff ersparen. Die vielen Schifffleute beschworen ihre Kunden, nicht mit dem Dampfschiff zu fahren: «Man sei keinen Augenblick sicher, dass nicht der Kessel springe und alles haushoch in die Luft jage; in England kommen dergleichen Unglücksfälle beinahe jede Woche vor», aber kein Schimpfen und Wetzern brachte ihnen die verlorene Arbeit zurück. Ab 1847 wurden auch

keine Postkutschen mehr geführt; den ganzen öffentlichen Verkehr – Personen, Tiere, Güter und Post – bewältigten die Dampfschiffe.

Die Dampfmaschine fährt auch auf Schienen

Im Erfinderland England existierten 1845 schon fast 4000 km Eisenbahnen und auch in Deutschland bereits mehr als 2300 km. Hier entstanden damals die «Länderbahnen», deren malerische Lok-Modelle noch heute den Betrachter entzücken. Die meisten von ihnen übernahmen die englische Spurweite von 1435 mm (Normalspur), nur die Grossherzoglich-Badische Bahn nagelte ihre Schienen mit 1600 mm Abstand auf, damit auch ja keine fremden Züge im «Ländle» herumkutschieren konnten.

Ähnliches wie den Dampfschiffen geschah auch dem neuen Landverkehrsmittel: Es wurde zuerst mächtig angefeindet und vor allem von den Fuhrleuten und den Wirten als «Brotschelm» bekämpft. Die Fuhrleute verlegten sich später auf die Bahnzufuhren und die Wirte merkten, dass auch Bahnpassagiere gelegentlich essen und trinken wollten. Es entstanden vielerorts Bahnhofbuffets und Wirtschaften «Zum Bahnhof» oder mit ähnlichen Namen.

Das «Delirium furiosum»

Ein zusätzlicher Grund fand sich gegen die Bahnen: Ein Dampfschiff durchpflügt den See unhörbar leise, doch eine Dampflokomotive samt rasselndem Zug scheucht bei der Vorbeifahrt Pferde und Viehherden in rasende Flucht und es ging damals die Mär, den Kühen versiege die Milch und die Hühner legten keine Eier mehr, ja noch schlimmer – wer in einem solchen Zug fahre oder ihm auch nur von aussen zusehe, verfalle einer geistigen Unruhe, dem «delirium furiosum», wie bayrische Ärzte warnten. Damit musste gerechnet werden ab einer Geschwindigkeit von etwa 30 km pro Stunde. Deshalb verlangte man beidseits der Bahngeleise eine Schutzwand von mindestens sechs Schuh gleich 1.80 Meter Höhe.

Start in der Schweiz

Einige mutige Zeitgenossen planten dennoch eine sogenannte «Nordbahn» von Basel nach Zürich. Schon 1844 bestand ein Stückchen von

1.9 km einer Bahn auf Schweizerboden, denn da nahm die Linie von Strassburg nach Basel ihren Betrieb auf. Den Bahnhof Basel (jetzt SBB/SNCF) erstellte man mitten in der Stadt, um ihn besser unter Kontrolle zu haben, und dort, wo das Trasse den Wall durchstieß, montierte man ein kräftiges Tor über das Geleise und schloss es jeden Abend sorgfältig, denn Frankreich hätte ja auf dieser schönen Schiene plötzlich eine ganze Armee nach Basel hineinführen können...

Als erste Schweizer Bahnlinie entstand auf das Jahr 1847 ein kleines Stück der geplanten Nordbahn, die bald als «Spanisch-Brötli-Bahn» bekanntwerdende Strecke von Zürich nach Baden. Schon im Eröffnungsjahr indes entliess die Bahngesellschaft ihre Ingenieure, die doch die Weiterführung nach Basel hätten zeichnen sollen: Die Finanzen fehlten! Zwar erfüllten die Zürcher ihr Aktienzeichnungs-Soll mit 80% recht gut, in Basel aber und noch mehr im Baselland wollte man lieber Richtung Gotthard und nach Olten–Genf fahren als – ausgerechnet – «uff Ziiri»: Es wurden dort nur 26% der nötigen Aktien gezeichnet. In England bestanden derweil (1850) schon 10 500 km Bahnen, in Deutschland 5850 und in Frankreich 3000 km.

Neue Zeit

Ein Jahr nach dieser Bahn erstand der Schweizerische Bundesstaat und brachte nebst einheitlichem Mass und Gewicht den Wegfall der unheimlich hinderlichen Weg-, Brücken- und Standes-Grenzzölle. Darauf folgte 1852 auf dringenden Wunsch der Handelshäuser der im Ausland schon recht verbreitete Telegraf, der ihnen «in Blitzesschnelle» die neuesten Marktentwicklungen zur Kenntnis bringen sollte: Ein gewaltiger Fortschritt! Per Postkutsche hatte man auf eine briefliche Anfrage aus Genf eine Antwort aus St. Gallen frühestens in fünf Tagen erwarten können, jetzt war das innert Minuten möglich!

Der Telegraf seinerseits machte eine genaue und landesweit einheitliche Zeit unentbehrlich – bis dahin lebte jeder grössere Ort und seine Umgebung nach der eigenen Sonnenzeit, die seiner geografischen Länge entsprach. Das eidgenössische Post- und Baudepartement erliess deshalb 1853 die Weisung, in allen Telegrafenzentralen müssten die Uhren einheitlich nach der «mittleren Bernerzeit» gerichtet werden und diese wurde ab 1860 vom eben errichteten Observatorium des Uhrenkantons

Neuenburg auf das Telegrafennetz eingespeist (nur Genf richtete sich einstweilen nicht darnach). Diese einheitliche Zeit dem ganzen Land zu dekretieren, dazu hatte der Bundesrat damals keine Kompetenz; die Bernerzeit galt ausschliesslich für die Bundesbetriebe Post und Telegraf. Die laufend entstehenden Bahnen richteten sich indes ganz selbstverständlich auch danach und leisteten damit dem Durchbruch der Einheitszeit im Volksleben stark Vorschub.

Privat oder staatlich?

Vor 1848 verwehrte der Stand Zürich der Tagsatzung jede Einmischung in Bahnsachen, ja sogar das Vorschreiben einer einheitlichen Spurweite. Später brachte es der Zürcher Liberale Alfred Escher im Nationalrat entgegen der vorberatenden Kommission durch, dass die Bahnen Privat- und nicht Bundessache sein sollten. Die Kantone erhielten die Kompetenz zur Konzessionserteilung und der Bund konnte nur eingreifen, wenn militärische Interessen geschädigt würden. Und die Privatbahn-Gesellschaften erhielten sogar das Expropriationsrecht!

Nun wurden viele Bahngesellschaften gegründet und Bahnlinien gebaut; im Umfeld des Zürichsees waren es die folgenden:

- Die Nordostbahn NOB, die ihrerseits aus zwei früheren Gesellschaften entstanden war, baut und eröffnet 1855/56 die Linie Zürich–Winterthur.
- Diese Linie wird 1856 nach Romanshorn verlängert, während im Glattal eine englische Gesellschaft, die «Glatt Valley Railways», ebenfalls 1856 eine Linie Wallisellen–Uster plant. Gebaut wird dieses Stück dann von einer neuen einheimischen Gesellschaft. Über den Anschluss an die NOB erhält Uster so eine direkte Verbindung nach Zürich, natürlich mit zwei verschiedenen Billetten und mit Umsteigen.
- Die Gesellschaften der Linien Winterthur–Wil–St. Gallen, St. Gallen–Rorschach–Rheintal–Chur und die Glattalbahn vereinigen sich 1857 mit Unterstützung der Pariser Bank Rothschild, als Gegengewicht zur NOB, zu den Vereinigten Schweizerbahnen VSB, welche noch im gleichen Jahre die Glattalstrecke von Uster nach Wetzikon verlängert, 1858 bis Rüti fährt und 1859 gar über Rapperswil–Weesen bis Glarus und Sargans. Mit der Walenseelinie kann die VSB einen Bahnring um die ganze Nordostschweiz schliessen.

Gesellschafts- und Betriebsform; Grün statt Gelb

Die Bahngesellschaften brachten den Durchbruch für die Form der Aktiengesellschaft. Als deren Geldgeber fungierten nun Kreditbanken, welche viele kleine Geldposten aus grossem Umkreis zu Millionenpaketen schnüren und den Gesellschaften zur Verfügung stellen konnten. Dazu parallel dehnte die neue Transportart die Marktwirtschaft auf grosse Räume aus. Der Präsident der NOB, Nationalrat Alfred Escher, gründet 1856 typischerweise die Schweizerische Kreditanstalt und wird auch deren Präsident. Diese Bank wirkte als Haupt-Geldgeberin an die hiesigen Bahngesellschaften.

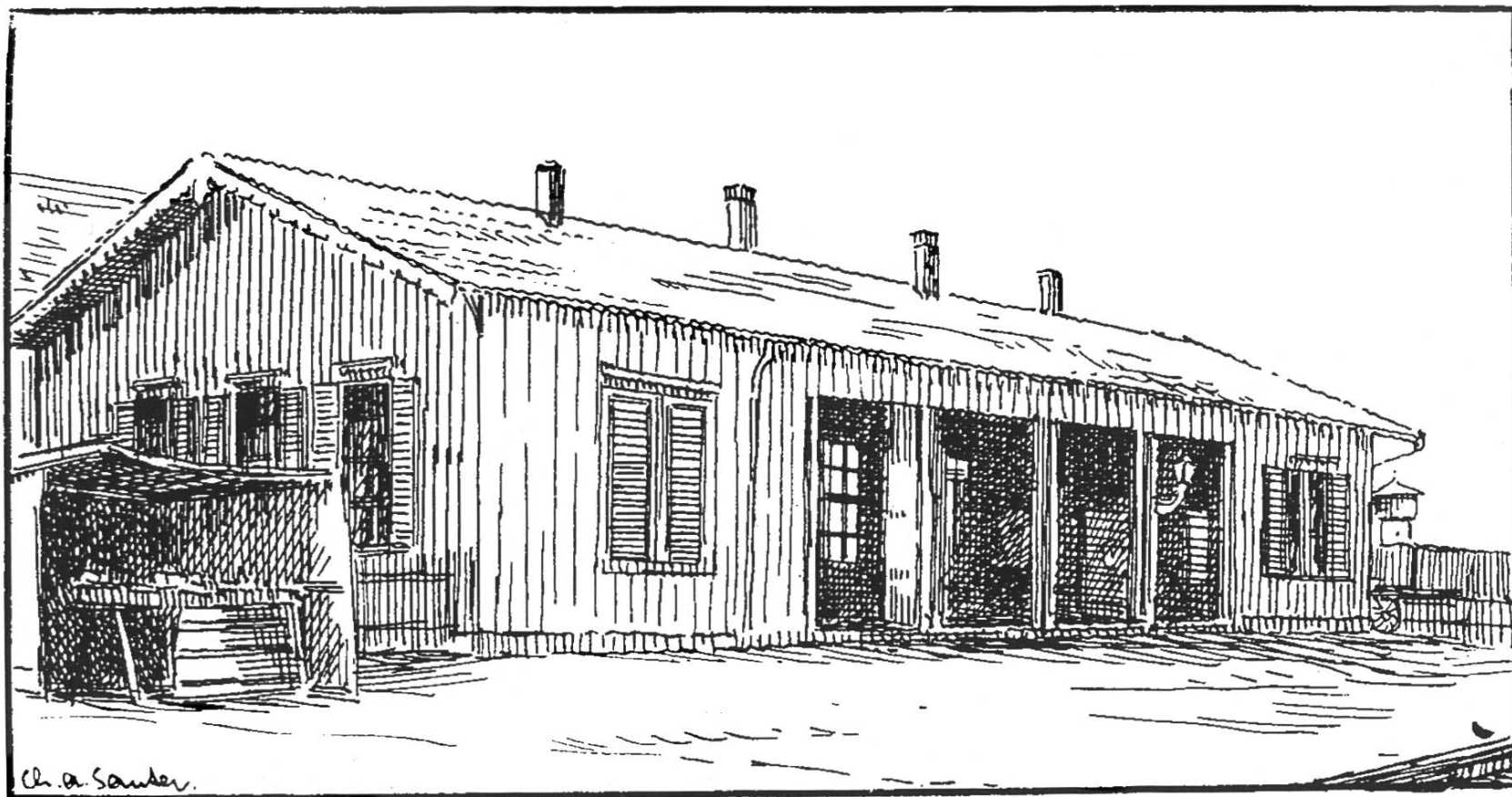
Derart grosse und komplexe Unternehmen mit exakt aufeinander abgestimmter Arbeit der vielen Mitwirkenden kannte man bisher nur im Militär. So organisierten sich die Eisenbahngesellschaften auf der Betriebsseite gleich diesem in straffer Hierarchie und versahen ihre Bediensteten mit Uniformen, deren Aufmachung und Abzeichen ihre Stellung darin genau erkennen liessen.

Die Volkswirtschaft wandelte sich durch den fortschreitenden Eisenbahnbau: Die bislang gelbe Schweiz wurde grün! Jetzt wurde weitherum der Getreidebau, den man auch gegen die Voralpen hin trotz feuchter gewordenem Klima weitergeführt hatte, aufgegeben und dort die besser passende Gras- und Viehwirtschaft forciert. Es gab keine Hungersnöte mehr in unserem Land und die Weizenpreise verloren ihre bisher gefürchteten scharfen Spitzen. Sie bildeten sich auch allgemein zurück – zum Leidwesen der verbliebenen Getreidebauern.

Was geschah am See?

Rapperswil war nun also eine Station der VSB, musste indessen noch für manches Jahr mit einer «Bretterbude» statt eines Bahnhofgebäudes auskommen. Diese Gesellschaft steckte allgemein ihr Geld nicht in Hochbauten, sondern fand «nach amerikanischem System», die Gemeinden und Städte könnten ja ihre Bahnhöfe selber bauen.

Eine neue Gesellschaft plante 1858 eine Ost-West-Bahn von der Ostschweiz über Rapperswil–Pfäffikon–Sattel nach Luzern, baute aber davon keinen Meter. Abschreckend wirkte wohl die Notwendigkeit, hierfür die seit alters nur mittels einer Holzbrücke überspannte Untiefe



*Das erste Bahnhofgebäude von Rapperswil.
Federzeichnung von Ch. A. Sauter in «Illustrierte Technische», Zürich 1926.*

zwischen Rapperswil und Pfäffikon für eine Eisenbahn befahrbar zu machen...

Nun veröffentlichte Dr. François Wille in Feldmeilen, der Vater des späteren Generals Wille, 1862 eine Broschüre, in der er über «Amerikanische Strassenbahnen in der Schweiz und zunächst am Zürichsee» referierte. Er hatte ein Rössliträm im Auge und propagierte eine Probelinie desselben von der Enge dem See entlang über die Stadt bis nach Küsnacht. Den Fahrpreis sah er niedriger als die Schiffstaxe. Ihr Geleise hätte die später auf die ganze Seelänge erhoffte Bahn selbstverständlich in die neue Seestrasse verlegt; die modernsten Rillenschienen hätten den Fuhrwerken weiterhin die Benützung der ganzen Strassenbreite ermöglicht. Der Initiant fühlte sich vermutlich bestärkt durch die ebenfalls 1862 erfolgte Eröffnung der «Pferde-Strassenbahn» Genf–Carouge. Am See indes wurde nichts daraus – ein (Normalspur-)Rössliträm gab es erst 20 Jahre später und nur in der Stadt.

Dagegen fuhr man bereits 1864 von Zürich in Richtung Gotthard, aber nicht wie heute über Thalwil, sondern in grossem Bogen über Affoltern, auf heftiges Betreiben eines dort wohnhaften hohen Magistraten hin.

Die Rechtsufrige wird konkret

Im Wochenblatt des Bezirkes Meilen vom 9. Juli 1870 erschien ein Artikel, in dem es hiess: «Überall bemerkt man Eisenbahnbestrebungen, nur am rechten Ufer regt sich keine Maus.» Der Schreiber sah wohl vor allem den Aufschwung im nahen Glattal durch die Bahnen und kannte die Bestrebungen für die «Seethalbahn» am linken Ufer. «Handel und Fabrikation siedeln sich an solche Linien an, und in Folge dessen kommt Verdienst in's Land, der Güter- und Häuserwert steigt, die Arbeitskräfte werden gesucht usw.» Er fragte daher, «ob es nicht an der Zeit wäre, dass auch das rechte Ufer als Konkurrent für eine Seethalbahn auftrete?»

Die Anregung fruchtete: Am 30. April des nächsten Jahres fand sich im Löwen Meilen eine Gesellschaft zusammen «für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn» unter dem Präsidium von Kantonsrat G. Walder aus Männedorf. Aus ihrer Mitte erkor sie gleichentags ein engeres Komitee, in welchem jede Seegemeinde mit zwei Abgeordneten vertreten war und das den Auftrag hatte, alles Nötige an die Hand zu nehmen.

Hätten die guten Leute damals gewusst, was auf sie zukam, dass der Chronist später schreiben musste: «Die Geschichte der Rechtsufrigen setzt sich in der Hauptsache zusammen aus vergeblichen Anläufen, Unterbrechungen, Verzögerungen, Protesten, Verschiebungen, Einsprachen aller Art und Unerquicklichkeiten die schwere Menge», wer weiss, ob sie so munter ans Werk gegangen wären!

Der Präsident des Komitees, Kantonsrat Jakob Brennwald, in Feldbach wohnhafter Seidenzwirnerei-Besitzer und Abgeordneter der Gemeinde Hombrechtikon, schrieb der Einfachheit halber das Konzessionsgesuch gleich selbst und liess es durch den Aktuar mitunterzeichnen. Der Kantonsrat beriet darüber anfangs Juli 1871 und daneben standen noch sechs andere Bahnkonzessionen zur Debatte!

Wo soll die Bahn fahren?

Kantonsingenieur Kaspar Wetli aus Männedorf, dem 1860 als Erstem die Projektierung einer Gotthardlinie anvertraut worden war, lieferte noch im gleichen Jahre 1871 ein Projekt samt Beschrieb und Rentabilitätsberechnung ab. Er führte die Linie ganz unten dem See entlang. Obwohl er etwa einen Drittel der Strecke durch Aufschütten hätte gewinnen müssen (damals ohne alle Skrupel), brachte diese Führung Vorteile: Er kam mit sehr wenig Strassenquerungen aus und die minimalen Steigungen versprachen kurze Fahrzeiten. Ausserdem legte er bewusst Schiffs- und Bahnstationen nahe zueinander, damit die Bahn auch für den Transitverkehr über den See gerüstet sei, z.B. Richtung Gotthard, dessen Bau damals schon im Gang war.

Im gleichen Jahre zeichnete Ingenieur Wetli auch noch die Bahnstrecke Wädenswil-Einsiedeln. Er entwickelte hierfür eine Zahnradvorrichtung besonderer Art, die bei der Probe-Bergfahrt gut funktionierte. Bei der Talfahrt wurde sie nicht eingeschaltet – die neue Dampflok bekam zuviel Tempo und zerschellte im Bahnhof Wädenswil jämmerlich.

Die beiden Endpunkte der Rechtsufrigen gemäss Wetli verdienen eine genauere Betrachtung: In Rapperswil fuhr er hart der Nordseite des Schlossberges entlang zum Kapuzinerkloster. Von dort legte er den engsten Bogen der ganzen Strecke mit nur 165 m Radius in den See hinaus und erreichte den Bahnhof von Westen her, «zur Erleichterung einer

durchgehenden Verbindung nach den VSB», wie er schreibt. Und die Dampfschiffzufahrt?? Ohne Kritik erteilte die St. Galler Regierung dazu die Konzession...

In Zürich wäre seine Bahn bei der Tonhalle (jetzt Sechseläutenplatz, damals aber ausserhalb der Uferlinie, auf der projektierten Quaikante) in einen ersten Bahnhof eingefahren, worauf sie links abbiegend auf einer Kurvenbrücke die Limmat überquert und recht genau den heutigen Bürkliplatz getroffen hätte. Nach einer früheren Idee sollte sie längs dem Fröschengraben (der jetzigen Bahnhofstrasse) bis nahe zum Paradeplatz fahren, sich dort gabeln und für den Personenverkehr einen Strang zur Enge erhalten, indes die Güterzüge über Selnau zum Güterbahnhof geführt worden wären. Wetli zeichnete jetzt seine Linie Richtung Enge grossteils weit vor der damaligen Uferkante und bog dann zum Ulmberg ab, etwa auf das alte Trasse Enge-Wiedikon. Als diese Bahn gleichfalls projektiert worden war, erregte er mit ihrer beabsichtigten Mitbenützung die entschiedene Opposition der linksufrigen Gemeinden. Für die Strecke Tonhalle-Rapperswil rechnete Wetli mit 8 Millionen Franken Baukosten.

Zürich sagt Nein

Obwohl Wetli die Stadt lockte, mit seiner Bahnlinie bekäme sie endlich die längst projektierten Quaianlagen, bot sie ihm erbitterte Gegnerschaft. Zürich lehnte es kategorisch ab, in ein «Halseisen» gelegt zu werden, wie die Eisenbahn dem Seeufer entlang benannt wurde. Die Gemeinde Riesbach wehrte sich ihrerseits gegen den Bahnhof am Tonhalleplatz, der Wetli sehr wichtig war – er sah dort ein grosses Passagieraufkommen voraus. Der Stadtrat empfahl auf den Vorschlag von Stadtingenieur Arnold Bürkli, die Bahn solle im Tunnel rechts der Limmat bis zum heutigen Central geführt werden und dann über eine Brücke von hinten in die Bahnhofhalle einfahren.

Dies wirkt heute sehr einleuchtend, indem dadurch ein Durchfahrts-gleis mit grosser Leistungsfähigkeit entstanden wäre, doch damals hatte man hiefür keinen Blick – im Gegenteil: Eine rechte Stadt besass einen Kopfbahnhof, denn da kommt man an oder man fährt ab, aber niemals fährt man einfach durch. Und überhaupt, die Loks benötigten Kohle und Wasser und die Passagiere wollten sich doch auch wieder einmal ver-

pflegen! Das alte Start- und Ziel-Denken wirkte sogar nach bis in Zürichs Autobahnplanung!

Diesem ersten Vorschlag der Stadt wurde daher gleich ein zweiter nachgeschoben: Die Bahn solle etwas weiter unten die Limmat überqueren, über den Platz des heutigen Landesmuseums vor die Bahnhofhalle geführt werden und die Züge würden dann mittels Spitzkehre in diese einfahren. Die Einmündung ins erste Hallengleis liegt auf der Zeichnung noch vor der Sihlbrücke!

Beide Lösungen der Stadt verlangten teure Tunnels. Präsident Brennwald unterbreitete darauf eine Idee ohne Tunnel und Halseisen: Ab dem Bahnhof Tonhalleplatz sollten die Züge per Trajektschiff nach Wollishofen übersetzen. Eine solche Lösung wirkte damals noch nicht abstrus: Auch erste Gotthardbahnstudien wollten Passagiere und Fracht bis Flüelen auf dem See fahren lassen und für die oberste Bergstrecke griff man kurzerhand wieder zurück auf die dort bewährten Beförderungsmittel Maultier oder Pferd mit und ohne Wagen. Und gemäss Guyer-Zeller wurde noch die erst 1901 eröffnete Üriikon-Bauma-Bahn als Teil einer Transitstrecke von der Ostschweiz an die neue Gotthardlinie verstanden, mit Umsteigen aufs Schiff in Üriikon oder Stäfa nach Horgen und mit Kutschenverbindung ins Oberdorf.

Die Bahngesellschaft wählte dann aber die teurere Lösung mit Tunnels und Spitzkehre; die Stadt hatte als Beitrag an die Mehrkosten 2 Mio. Franken Darlehen auf 15 Jahre offeriert. Aus Stadtgeld stammten 1½ Mio. und der Rest von Privaten.

Baubeginn?

Nun war alles klar und die Firma Kuchen & Napier erhielt den Auftrag zum Bau der Strecke. Genoss wohl Napier als Engländer einen gewissen Bonus als Bahnbauer? Doch nachdem seine Firma einen Posten Schwellen gekauft hatte, hörte man von ihm plötzlich, er sei «landesflüchtig und insolvent». Dabei lagen in seiner Tasche auch die Bauverträge für die linksufrige Strecke und die Bahn Wädenswil–Einsiedeln! Der Bauvertrag für die Rechtsufrige wurde im Oktober 1872 als dahingefallen erklärt. Die beiden andern Strecken wurden von der NOB übernommen und diese erklärte sich bereit, sich auch der Rechtsufrigen anzunehmen.

Das wiederum störte die Konkurrenz auf: Die neue Linie sollte ja den Bahnhof Rapperswil mitbenützen können, der im Besitz der VSB mit ihrem Sitz in St.Gallen stand. Dieser fiel es nicht schwer, ihre Kantonsregierung zum Rückzug der Konzession für die Strecke Kempraten–Rapperswil samt Bahnhofbenützung zu bewegen und sie der VSB zu erteilen, just noch vor Weihnachten 1872. Das Meilemer Komitee erhielt davon erst im März 1873 Meldung... Anscheinend konnte es die Sache wieder einrenken, jedenfalls datiert sein Bauvertrag mit der NOB vom 5. Juni 1873. Die Eröffnung sah man auf 1879 vor.

Neue Linienführung und viele Bahnprojekte

Nun trat Oberingenieur Robert Moser von der NOB auf den Plan. Er fand, die Bahn müsse an den Berg hinauf gebaut werden. Dort sei zwar mehr, aber billigeres Land nötig und der Bau komme so günstiger heraus, trotz allen hier nötigen Kunstbauten. All das Aufschütten und Sichern unten am See hätte auch viel Geld gekostet.

Auf einem Plan vom 10. August 1874 ist bei Ürikon der vorläufige Endpunkt des Streckenprojekts erkennbar. Die Linie verläuft nur wenig oberhalb der am See stehenden Ritterhäuser und zeigt unverkennbar, dass Moser hier in Richtung Rapperswil wieder auf Wetlis Projekt einschwenken wollte. Er hätte damit u.a. zwei grosse Viadukte einsparen können. Warum blieb er nicht dabei? Bereits gehörte ja die auf diesem Trasse liegende «Villa Eden» der NOB. In der Folge liess man sie verlottern und musste sie viel später mit grossem Verlust wieder abstossen. Vermutlich haben ihn die im Februar 1875 beginnenden Abstürze der Neubauten bei Horgen, von denen er sicher sofort Kenntnis erhielt, zur Aufgabe des Seetrasses bewogen.

Auf dem selben Plan erkennt man auch eine Schmalspurbahn Stäfa–Ürikon–Hombrechtikon–Grüningen–Wetzikon, deren Projekt und Finanzierung der Initiant, der Zürcher a. Bundesrat Dr. Jakob Dubs, schon weit vorangebracht hatte. Doch Kantonsingenieur Wetli bekämpfte diese Bahn mit allen Mitteln. Als er den Zürcher Kantonsrat dazu bewegen konnte, das kantonale Eisenbahngesetz so auszulegen, dass Subventionen nur für Normalspurbahnen bezahlt würden, war das Projekt Dubs gestorben.

Noch verschiedene andere Bahnen wurden geplant und immer versuchte man auch, dafür das nötige Geld zusammenzubekommen. Am weitesten gediehen ein Projekt vom See über Oetwil und Egg nach Uster und ein solches für eine Normalspurbahn Stäfa–Hombrechtikon–Grüningen–Effretikon. Aus all diesen Bestrebungen resultierten später die beiden Strassenbahnen Uster–Oetwil und Wetzikon–Meilen, während Egg durch die Forchbahn an Zürich Anschluss erhielt. Die mehrmals ins Auge gefasste Strecke Üriikon–Hombrechtikon wurde durch die Üriikon-Bauma-Bahn gebaut.

Die Rechtsufrage sollte nun also oben auf der ersten Geländestufe über Üriikon nach Feldbach führen. Da erhoben die Hombrechtiker Einspruch und verlangten, wenn die Bahn schon auf dieser Höhe verlaufe, sei ihr Bahnhof nicht in Feldbach, sondern oben im Langenriet zu erstellen, näher am Gemeindehauptort.

Wieder wurde ein Trasse ausgesteckt und der damalige Eisenbahn-Bundesrat soll es sogar zusammen mit technischen Sachverständigen begangen und beurteilt haben. Die grossen Riede, besonders auch im Bahnhofgelände, eben im «Langenriet», erweckten wenig Gefallen. Einstweilen vertagte man die Sache. Von Präsident Brennwald, dem Feldbacher, hört man kein Sterbenswörtchen, obwohl vermutet werden kann, wo er sich die Station wünschte. Doch er hielt sich an den weisen Beschluss des Komitees, sich in solchen Ortshändeln, derer noch etliche andere schwelten, in keiner Weise einzumischen.

Ingenieur Moser berechnete die Kosten der ganzen Strecke auf 14.2 Mio. Franken. Der Kanton, die Stadt und die Seegemeinden steuernten fünf Mio. bei und die NOB übernahm den grossen Rest. Im Herbst 1873 lag das Geld aller Anstösser bereit, während die NOB den Baubeginn auf Ende 1874 hinauszuschieben wünschte.

Im Verlaufe dieses Jahres regte der Zürcher Stadtrat an, die ganze Strecke vom Hauptbahnhof bis Tiefenbrunnen zweispurig zu erstellen. Die NOB lehnte das ab und drohte sogar, vom Bauvertrag zurückzutreten, worauf der Stadtrat sein Begehren wieder kassierte (ein zweispuriger Riesbachtunnel wäre heute Gold wert!).

Es wird gebohrt, aber auch im Parlament...

In Stadelhofen fand am 6. Januar 1875 der erste Spatenstich statt. Der erste Bahnhof auf Stadtgebiet kam ja jetzt hierher zu liegen. Gleich

an beiden Tunnels begannen die Bohrmaschinen im August 1875 zu dröhnen. Den Ausbruch karrte man mit einer Feldbahn an den See hinüber und begann dort mit dem Aufschütten der schönen Quaianlagen, die Stadtingenieur Arnold Bürkli unterdessen gezeichnet hatte.

Bald darauf gab es Anstände im Kantonsrat: Die mehrheitlich der Demokratischen Bewegung angehörenden Winterthurer Kantonsräte mochten der NOB unter dem grossen Liberalen Alfred Escher die Kantonssubvention von 1.5 Mio. Franken nicht gönnen und wollten sie streichen lassen, doch sie drangen damit nicht durch. Dem allgewaltigen «System Escher» mit seinen ausgeprägten Verflechtungen hatten die Demokraten indes schon 1869 durch eine Verfassungsrevision Halt zu bieten vermocht, was damals jedermann verblüffte. Dass dieser Frühkapitalist und Machtmagnet Alfred Escher überall mitmischte, war unerträglich geworden. Ein Beispiel: Er unterschrieb auf der Konzessionsurkunde für die Rechtsufrige gleich dreimal, je als Präsident: Für die NOB, für den Kantonsrat und auch noch für den Regierungsrat.

Diese Episoden lassen ahnen, woran der Chronist mit seinen «Unerquicklichkeiten die schwere Menge» erinnern wollte. Doch das war erst der Anfang!

Unbill auf dem Bau und in den Finanzen

Unterdessen baute die NOB nach sehr langem Überlegen und Planen ebenfalls wacker an der linksufrigen Strecke, die bekanntlich hart am Seeufer liegt. Schon während dem Bau versank bei Horgen immer wieder einmal ein Stück neue Ufermauer oder Trasse im See; man schüttete indessen geduldig weiter auf und dachte nichts Böses. Im September 1875 konnte die Bahn, natürlich erst einspurig, eröffnet werden. Doch schon zwei Tage später zeigten sich frühmorgens Risse in der Ufermauer. Die Züge liess man weiterhin fahren, bis gleich nach Durchfahrt des 11-Uhr-06-Schnellzuges von Zürich her, innert kaum einer Stunde, das ganze Schienenfeld bis ans Bahnhofgebäude heran Stück um Stück im See versunken war. «An einem kühlen Morgen war nichts mehr da von Horgen», tönte es in einem Spottgedicht.

Am rechten Ufer war man jetzt froh, die Bahn höher am Hang zu wissen, wenn auch erst auf dem Papier. Der Bau selber steckte noch tief in

den Löchern, und im Herbst 1876 wurde die Arbeit im Riesbachtunnel abrupt eingestellt, denn Hausbesitzer am Kreuzplatz schlugen Alarm: Ihre Häuser senkten sich!

Eine ganz schlimme Nachricht verbreitete sich im Januar 1877: Die NOB sei total insolvent, sie, die doch als äusserst kapitalkräftig gegolten hatte. Ihre Bemühungen, in Paris Kapital zu beschaffen, scheiterten unerwartet und so geriet sie in eine arge Finanzkrise. Wie am rechten Ufer wurde an noch vier oder fünf andern Linien die Arbeit für längere Zeit total eingestellt. Natürlich hatte die Gesellschaft, zum Teil kopflos, wie es hiess, zuviel zu gleicher Zeit unternommen: Fast 180 km Bahnlinie standen damals bei ihr im Bau. Die Arbeiter verliessen die Tunnels in Zürich und der Bauunternehmer Cless musste abgefunden werden – der Riesbachtunnel mass 154.7 Meter und der sogenannte Zürichunnel 88.8 Meter.

Die Hiobsbotschaft über die Lage der NOB schlug in Zürich wie eine Bombe ein und verursachte eine richtige Panik. Man sprach von einem grossen Unglück, denn die Stadtfinanzen erlitten viele Jahre lang grosse Verluste nur schon deswegen, weil die NOB auf ihren Stammaktien statt den versprochenen 6% nur 3% Dividende zahlen konnte. Der Schreck sass wohl auch deswegen so tief, weil die Zürcher bestens im Bild waren darüber, wie besonders die Nationalbahn viele Ortschaften regelrecht in den Ruin getrieben hatte, von Aarau über Winterthur bis nach Stammheim hinaus. Die NB wollte – als eine Gründung der Demokraten – kein Bankkapital aufnehmen; die Gemeinden engagierten sich bei ihr mit ihren öffentlichen Finanzen. Diese verkamen in der Folge zu schwarzen Löchern und noch weit ins 20. Jahrhundert hinein hatten diese Gemeinwesen Schwerarbeit zu leisten, um nur wieder zu einem halbwegs normalen Schuldenstand zu gelangen. Die Winterthurer zum Beispiel hatten sich genötigt gesehen, unter vielen anderen Gebäuden sogar ihr schönes Stadthaus zu verpfänden, und erst 1954 erhielten sie aus Regierungsrat Streulis Hand, in dessen letzter Amtshandlung, endlich den fertig abbezahlten Schuldschein zurück!

Die Ungeduld gebiert Ausweichlösungen

In der nun angebrochenen Wartezeit tauchten am rechten Ufer wieder andere Ideen auf: Ein Dampftram sollte bei der Tonhalle Anschluss

ans Rösslitram bieten. Da es auf der nur sechs Meter breiten Seestrasse auch an Heufudern vorbeikommen sollte, wollte man die Wagen nur 1.80 Meter breit machen bei einer Spurweite von 60 cm! Auch wenn diese Bahn nicht mehr als eine Million Franken gekostet hätte, konnte sich niemand begeistern für diese Klein-Schneckenpost mit ihren 15 bis 20 km pro Stunde. Dagegen hatte man ja eine Vollbahn in Aussicht, seinen Beitrag daran geleistet und mit ihrer Erstellung schon begonnen.

Wie lange sollte denn der Bau noch ruhen? Der Bundesrat wollte der NOB in einem sogenannten Moratorium acht Jahre Zeit geben zur Erholung. Dagegen versuchten die Vertreter des rechten Ufers, die NOB zur Einhaltung ihres Vertrages und damit zum Weiterbau ihrer Strecke zu zwingen. Wie die Löwen kämpfend, gaben sie auch dann nicht nach, als sie an einer Konferenz in Bern unter Bundesrat Anderwerth «von allen verlassen bzw. bedrängt wurden», vor allem von der Stadt Zürich, doch endlich dem Moratorium zuzustimmen. Mit ihrem Begehren erregten sie rundum grossen Ärger: Die Bülacherzeitung schrieb unter dem Titel «Das fünfte Rad am Wagen»: «Die am See brauchen keine Eisenbahn, sie haben die Schiffe» (Bülach war mit der Linie nach Schaffhausen vom Baustopp mitbetroffen), und die Thurgauerzeitung bemerkte, obwohl die Krise dort niemanden betraf: «Mit Unwillen liest jeder Unbefangene das Gebaren der borstigen Vertreter der Gemeinden des rechten Seeufers in Bern.» Alles Aufbäumen war jedoch umsonst – ein Weiterbauen kam für die NOB ganz einfach nicht in Frage.

Auf Vorschlag von Komiteemitglied Kantonsrat Gimpert von Uetikon erwog nun das Bahnkomitee, eine eigene Aktiengesellschaft zu gründen und die Bahn selbständig zu betreiben, mit einem Kopfbahnhof im Stadelhofen und ohne Verbindung mit dem Hauptbahnhof. Doch da stellte sich die Stadt wieder quer und erwirkte damit am See ein grosses Schimpfen. Im Meilemer Wochenblatt hiess es: «Schliesslich wird also die Stadt Zürich, nachdem man ihretwegen das wohlfeilere Brückenprojekt an den Tunnel vertauscht hat, die rechtsufrige Bahn überhaupt vereiteln.» Und später: «Ihr habt uns in diese fatale Lage gebracht. Niemand hat um Euer Geld gebettelt, Ihr habt Euch mit demselben hinzugedrängt. Was haben wir jetzt? Keinen Quai, keine Bahn, Riesbach nutzlos verunstaltet und das Geld nutzlos ausgegeben.» Nun, es blieb nichts als weiterhin zu warten, ja, noch schlimmer: Ohne energische Gegenwehr der hierin einigen Seegemeinden wäre das Bahnprojekt während der langen

Wartezeit sogar noch ganz aufgelassen worden, allenfalls gegen eine Abfindungssumme...

Immerhin erreichte das Komitee bei der NOB, dass die Rechtsufrigen per Schiff und linksufrige Bahn, wenn auch mit grossem Zeitaufwand, so doch mit gleichen Kosten nach Zürich reisen konnten, wie es mit der eigenen Bahn vorgesehen war. Für die Güter wurden die Dampfschiff-taxen entsprechend verbilligt. Die NOB musste ausserdem die erhaltenen Subventionen zurückvergüten.

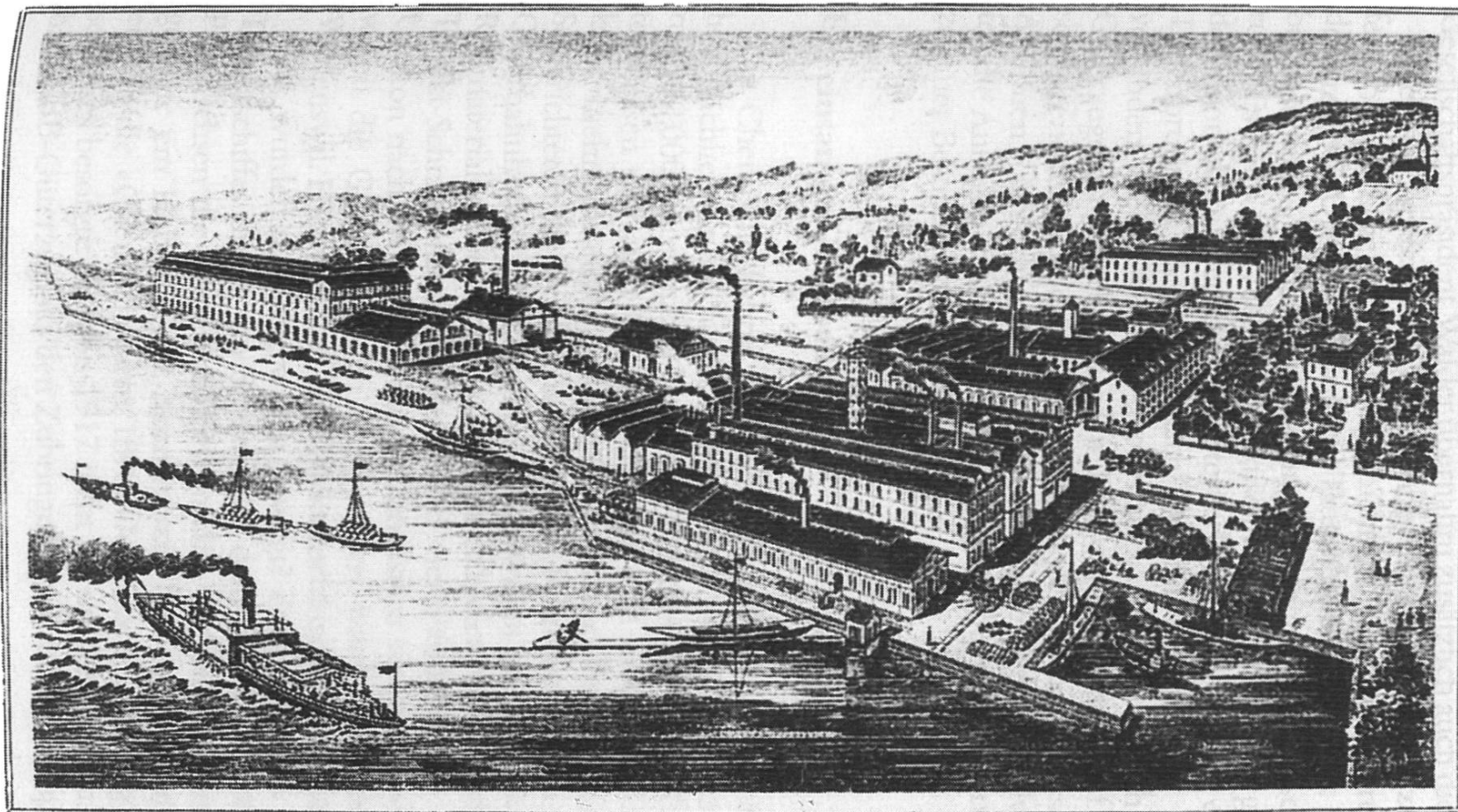
In Rapperswil nach Süden «Glück», nach Norden Ärger

In dieser Zeit ergab sich wenigstens oben am See ein Fortschritt: Im August 1878 begann die «Zürichsee-Gotthard-Bahn» ihren Dienst als eine Nachfahrin der früher geplanten Ost-West-Bahn. Eben war sie noch der Pleite entronnen durch Einschuss privater Mittel des Haupt-initianten. Trotz dem schönen Gotthard im Namen endete ihr Gleis schon in Pfäffikon und sie brachte es nie zu einer Rendite, denn die Abzahlung für den Damm samt Strasse zehrte mächtig. Einfachheitshalber war ihr gleich noch aufgetragen, den Unterhalt derselben mitzubeborgen. Erst rund 70 Jahre später konnte die SOB als Nachfahrin der ZGB diese Verpflichtung zur Unterstützung ihrer mächtigen Konkurrenz Auto endlich abgeben...

Auf der Seite nach Kempraten ärgerten sich die Rapperswiler wegen der projektierten Trasselage der Rechtsufrigen, wo Ing. Moser die jetzige Linienführung vorsah. Sie wünschten eine Einmündung der Rechtsufrigen in die VSB-Linie von Rüti her, etwa bei der jetzigen Station Jona, denn sie wollten wie Zürich auch kein Halseisen, d.h. keine Bahn mit Damm und Einschnitt im schönsten Baugebiet, kaum einen Büchsen-schuss vom Ufer entfernt. Die NOB lehnte jedoch eine Verlegung ab, denn diese käme wohl 100 000 Franken teurer zu stehen. Dass sie nachher bei ihrem See-Trasse noch viel mehr Geld zulegen musste, ahnte sie damals noch nicht.

Wann wird endlich weitergebaut?

Nun kam 1882 auch der Gotthard in Betrieb und verhalf seinerseits der NOB mit dem Anschluss in Zürich tendenziell wieder zu Geld und



*Güterbahnhof der Chemischen Fabrik Uetikon mit Trajektgeleise rechtwinklig zum Ufer,
nach dem Anschluss an die Rechtsufrige.
Jubiläumsbuch «175 Jahre Chemische Fabrik Uetikon» 1993.*

Kredit. Im gleichen Jahre starb der Komitee-Präsident Brennwald und Gesellschaftspräsident Walder übernahm zusätzlich auch diese Funktion.

Zwei Jahre später war die achtjährige Moratoriumsfrist zwar abgelaufen, doch die Lage der NOB noch nicht genügend gebessert. Jetzt wurde dem rechten Ufer wiederholt ein Tausch nahegelegt: Statt der Vollbahn bot man ihm – wieder einmal – ein Dampftram an mit rascher Realisierung. Es hätte nun nicht mehr Anschluss ans Rössliträm geboten, sondern vor allem wegen des Güterverkehrs wollte man es erneut ab Tiefenbrunnen via Trajekt nach Wollishofen mit der Linksufrigen verbinden. Neben sieben Personenzugsparen hätte auch täglich ein Güterzugspaar verkehrt. In jedem Dorf wäre die Station auf der Seestrasse eingerichtet worden wie bis dato schon zweimal vorgesehen. Dieses Ansinnen – schlechte Bahn sofort gegen gute Bahn irgendwann – lehnten die Anlieger entschlossen ab, doch das Stichwort «Güter» leitet gleich zu einer Besonderheit weiter:

Ein einsamer Güterbahnhof

Die Chemische Fabrik der Gebr. Schnorf in Uetikon stellte damals hauptsächlich Grundchemikalien wie Salz- und Schwefelsäure her. Ihre rund 10 000 Jahrestonnen Umschlag an Rohmaterial und Fertigprodukten liessen sich auch fabrikintern ohne eine moderne Verkehrsanlage kaum mehr bewältigen, und ein Schienenanschluss stand ja in Aussicht. So errichteten die Besitzer um 1880 im Fabrikareal einen regelrechten Güterbahnhof und stellten einige Güterwagen hinein, welche zwischen Rohmaterialhaufen, Hallen und Ufer zirkulierten. Ab 1885 führte ein Trajekt-Schraubendampfer der NOB vier Pendelfahrten im Tag von Uetikon nach Wollishofen aus mit höchstens vier Güterwagen. Vorher waren die Güter über den See gerudert worden mit Bahnverlad in Wädenswil. Hier war aber ein Trajektanschluss nicht möglich.

Wie wurden die Güterwagen bewegt? Zum Auf- und Abladen des Trajektschiffes diente ein Seilzug, auf dem Fabrikareal beförderte ein Paar Ochsen die Wagen ans gewünschte Ort und für kleine Strecken genügte ein Hebeisen mit Manneskraft. Ihre erste Dampflokomotive erwarb die «Chemische» erst 1898. Doch nach Erstellung des Gleisanschlusses besorgte noch bis 1917 nicht sie, sondern die stärkeren NOB- bzw. SBB-Güterzugloks den Zubringerdienst auf der Rampe.

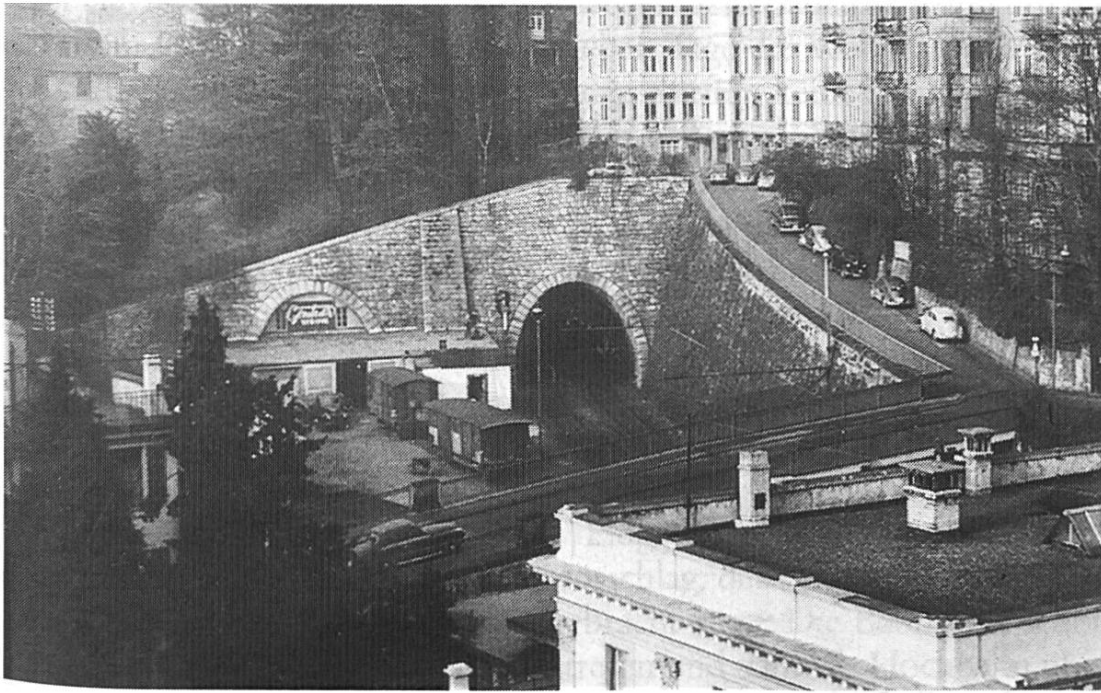
Weiterbauen! Doch was steht denn da auf dem Trasse?

Im Sommer 1887 fand der Bundesrat die NOB endlich genügend erstarkt, die Arbeit an ihren verwaisten Strecken wieder aufzunehmen. Aufgrund der Berichte von Experten, welche alle Moratoriumslinien bereist und die Verkehrsbedürfnisse erkundet hatten, befahl der Bundesrat, die NOB müsse bei der Rechtsufrigen im Frühjahr 1889 den Anfang setzen, und die Linie solle per 1. Juni 1892 fertiggestellt sein. Ihrer warteten aber noch mancherlei Probleme...

Die NOB verlangte nun die versprochenen Beiträge wieder ein. Unterdessen wurde ein Weg gefunden, der die Landgemeinden weniger belastete als die vorherige direkte Einzahlung: Als Kapitalgeberin wirkte die Rentenanstalt, auch sie eine Gründung Alfred Eschers, und die Gemeinden tilgten ihren Beitrag in zehn Jahresraten plus Zins. Auf diese Weise gelang es, am ganzen See ohne eine Eisenbahnsteuer auszukommen.

Und jetzt, im Wartejahr zwischen dem Bundesratsbeschluss und dem Bau-Wiederbeginn, taucht zum drittenmal und wieder ernsthaft die alte Idee auf, man sollte die Güter unserer Linie per Trajekt von Tiefenbrunnen nach Wollishofen überführen und den Personenverkehr ans Rössliträm anschliessen! Was war der Grund dafür? Nun, in den 13 Jahren des Bahn-Baustopps bauten andere Leute munter weiter: Dort, wo die Bahn die Limmat hätte queren sollen, standen auf einmal Häuser! Somit erschien jetzt ein Anschluss an den Hauptbahnhof rein unmöglich und doch wollte man nicht mit allen Gütern über Rapperswil kehren. Die Stadt ihrerseits riet zum weiten und teuren Umweg über den Letten, genau so wie die Bahn in der Folge lange Zeit verkehrte. Damals hiess das: Über die Station Wipkingen, die «im Letten» lag. Kein Grund zur Panik, nur der Zürichtunnel wird ziemlich viel länger... Die Zürcher Zeitung «Limmat» schreibt: «...es werde doch hoffentlich der Regierung gelingen, diesen unsinnigen Tunnel zu verhindern.» Doch was half's?

Nicht einmal die bereits erstellten 90 Meter dieses Tunnels durfte die NOB weiter benützen, sondern sie musste den Bahnhof Stadelhofen noch stärker abkrümmen und eine gute Portalbreite bergseits neu in den Berg eindringen. Warum? Ja, da hatte unterdessen der Besitzer des Hauses «Zur Winkelwiese», das lange Zeit die Rämipost beherbergte, vor Bundesgericht erreicht, dass die Bahn nicht wie beabsichtigt unter



*Die beiden Tunnelportale von Stadelhofen Richtung Letten.
Foto: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich.*

seinem Haus durchfahren dürfe. Der kurze bis unter die Rämistrasse reichende Tunnelteil wurde später der Weinhandlung Gentner vermietet. Die S-Bahn annektierte ihn dann wieder für die Ausfahrt Richtung Museumsbahnhof.

Obwohl die Stadt Zürich unterdessen die schönen Quaianlagen unter Ingenieur Bürkli grossteils erstellt und schon 1887 eingeweiht hatte, kaufte sie den Ausbruch auch jetzt wieder an und karnte ihn zum See hinüber, um weiteres Land zu gewinnen, wie man damals sagte. Bald aber gab es neue Anstände und zwar wegen dem Baulärm. Rund um die Uhr wurde gebohrt und gesprengt, sieben Tage die Woche. Das Verlangen der Stadtpolizei, nachts und sonntags dürften keine lärmigen Arbeiten ausgeführt werden, wurde ignoriert. Später sanken am Kreuzplatz erneut Häuser ab und zwischen der Rämistrasse und Stadelhofen geschah ein Einbruch, der sogar zwei Menschenleben forderte. Fast an derselben Stelle rutschte hundert Jahre danach beim S-Bahn-Bau ein Garten in den Tunnel hinunter.

Fast wie heute die S-Bahn

Anfangs 1890 unterbreitete der Eidgenössische Kontrollingenieur Glauser einen letzten Abänderungsvorschlag, der viel Geld gespart und einen erheblichen Fahrzeitgewinn gebracht hätte: Die Bahn solle schon etwa bei der ETH aus dem Berg austreten und dann als Hochbahn über Häuser, Strassen und die Limmat hinweg zur Bahnhofhalle gelangen, dort also auch wieder von hinten einfahren. Ihr Perron wäre etwa vier Meter erhöht gelegen und mit Treppen erschlossen worden. Die Rechtsufrigen zeigten sich sofort begeistert von dieser Idee, doch wieder sprach die Stadt ihr Machtwort: Ihre Subvention gelte nur für die grosse Schleife.

Wie weiter? Halt, hie Aussersihl!

Natürlich musste man jetzt den Weg über den Letten erst planen und da stiess man bereits wieder an ein ernsthaftes Hindernis: Der Rechtsufrigen stand der Damm der Bahnlinie von Winterthur–Oerlikon quer im Wege. Diese mündete ins erste Gleis der Halle und liess somit der neuen

Linie auch dort keinen Raum. Erst dachte man, den Damm zu durchstechen und ebenerdig in die Halle zu fahren, doch dann wählte man eine aufwendigere Lösung: Die Winterthurerlinie wurde abgewinkelt, hoch über «das Aarauergeleise» hinweggeführt und die Rechtsufrige ihr im Kreisbogen innen angelehnt, unter Inkaufnahme der nötigen Umstellungen im Bahnhof. Für einen langen Damm fiel ja hier genug Ausbruchmaterial an. Schon begann die NOB diesen aufzuschütten, da wehrte sich der Aussersihler Gemeinderat: Eben hatte er sein Industriequartier durchgeplant mit schönen Strassenzügen für recht viel erhoffte Fabriken. Der neue Damm hätte diese projektierten Strassen alle versperrt. Auch die jetzt anstelle des bisherigen Niveauüberganges nötig werdende Langstrassen-Unterführung brachte Streit: Die NOB fand nämlich, 3.30 Meter Lichthöhe genügten für diese Lebensader zwischen dem alten Teil von Aussersihl und seinem aufstrebenden Industriegebiet.

Ungerührt schüttete die NOB ihren Tunnelausbruch weiterhin auf ihren Damm, auch dann noch, als die Aussersihler mit Gerichtswetter drohten. Ebenso gut hätte sie ihn ja auch flach verteilen können gemäss mehrfachem Vorschlag. Doch erst nach viel Nervenverbrauch und vielen Schreiben an den Bundesrat, und erst, als Aussersihl, die ärmste Gemeinde in weitem Umkreis, alle für seine Strassen nötigen Brücken durch seinen Gemeindeingenieur Brack hatte zeichnen lassen und das Eisenbahndepartement die NOB am 6. Dezember 1890 telegrafisch «einlud», die Dammschüttungen einzustellen, lenkte sie endlich ein. Ingenieur Moser monierte, er habe von den Begehren dieser Gemeinde nie Mitteilung bekommen, man habe sie wohl «in Bern verloren».

Einen weiteren Wunsch bekam Aussersihl nicht erfüllt: Gerne hätte es im nun entstehenden Geleisedreieck eine eigene Station erhalten.

Wenn der öffentliche Verkehr zufrisiert

Oben am See litt man in jener Zeit eine grosse Sorge, wie sie heute auch für Orte ohne Bahnanschluss kaum mehr nachgefühlt werden kann: Wie die Pest fürchtete man eine «Seegfrörne», wie sie ungefähr jedes Jahrzehnt einmal eintrafen. Schon bei derjenigen von 1880 hatte man arg spüren müssen, wie sehr man sich von den mittlerweile zwölf

grossen und kleinen Dampfschiffen hatte verwöhnen lassen. Der Landverkehr war bei weitem nicht imstande, die Bedürfnisse einer schon zahlreichen Bevölkerung samt Gewerbe und Industrie zu befriedigen. Es fehlte durchwegs an Fuhrwerken, Pferden, Stallungen, Hufschmieden, Wagnern und vielem anderem.

Bei jener «Gfrörne» – noch während des Moratoriums – hatte die NOB einen Fahrdienst eingerichtet und zwar, wie es heisst, mit vier-spännigen Omnibussen und mit der Auszeichnung: «Langsam, aber dafür teuer.»

Stets suchten die Gemeindeoberen von der NOB die Zusage zu erlangen, dass sie bei einer nächsten Eiszeit sofort wenigstens Teilstücke der Strecke eröffne, dies natürlich in der Erwartung, dass bis dahin solche bestünden. Die Bahn hatte nun doch schon sehr lange auf sich warten lassen; sie hätte ja ursprünglich schon 1879 ihren Dienst aufnehmen sollen.

Als nun im Januar 1891 die Seefläche wieder fast ganz in Eis erstarrte, war von der Strecke dem See entlang noch kein Meter erstellt. Da wiederholte die NOB ihr Vorgehen von 1880: Vierspännige gelbe Omnibusse der Firma Welti-Furrer führten pro Tag vier Kurse auf und ab, einen davon nur bis Stäfa. Die Fahrzeit Rapperswil–Zürich, «in dem eiskalten Kasten» abzusitzen, betrug ähnlich wie per Schiff gegen vier Stunden, der Fahrpreis dagegen fast das Vierfache der Schiffstaxe.

Von Erlenbach aus marschierten jeweils acht in der Stadt verdienende Männer frühmorgens über den See und abends gegen 9 Uhr zurück, nachdem die NOB ihre Schiffsabonnemente auch für die Bahnstrecke Thalwil–Enge als gültig erklärt hatte.

Für den festgefrorenen Chemietrajekt brachen die Chemiearbeiter in einer knappen Woche einen «Schrammen» aus zwischen Uetikon und Wädenswil und führten ihre Güterwagen gegen zwei Monate lang dorthin, natürlich mit Umladen.

Am 19. März endlich vermochte der gut gepanzerte Trajektdampfer mit seinem Schraubenantrieb wieder eine Fahrrinne ins aufgeweichte Eis zu brechen, gefolgt von der überall mit Jubel begrüßten «Concordia».

Rapperswil-Gotthard direkt

Mittlerweile hatte die neugegründete SOB die bestehenden Strecken Rapperswil–Pfäffikon und Wädenswil–Einsiedeln übernommen und

baute mit Hochdruck an der Verbindung zum Gotthard, von Pfäffikon nach Samstagern und Biberbrugg–Sattel–Arth–Goldau. Im August 1891 konnte sie diese Strecke eröffnen und somit wurde es möglich, von der oberen Seegegend auf kurzem Wege die Gotthardlinie zu erreichen. Bisher hatte man immer noch über Affoltern fahren müssen, denn die Linie Zürich–Thalwil–Zug existierte erst ab 1897.

Ab 1884 wurden in Rapperswil auch internationale Züge der neu eröffneten Arlberglinie gewendet, doch betraf dies nur Güterzüge. Die Meinung, auch der Orientexpress sei zeitweilig dieser Seite des Obersees entlang und durch das Glattal gebraust, ist eine Mär.

Wohin gehört der Bahnhof?

In Küsnacht hatte sich die Gemeinde Ende 1889 entzweit über der Frage, ob der Bahnhof see- oder bergseits der Linie zu bauen sei. Erst gewann an der Gemeindeversammlung das Argument der grösseren Häuser- und Einwohnerzahl auf der Bergseite Oberhand, ein Vierteljahr später entschied sie sich bei fast gleichlautender Vorlage für die Seeseite, denn unterdessen war eruiert worden, dass sowohl die Schiffsabonnenten wie auch die Frachttonnage zu drei Vierteln von der Seeseite stammten. Die Hauptfracht brachte ein einzelner Betrieb, die Firma Hintermeister, jetzt Terlinden.

Den Herrlibergern bereitete die Bahn einen ganz besonderen Ärger: Das Trasse verläuft hier im steilsten Teil der eher kleinen Gemeinde und zudem in schlechtem Baugrund, sodass Moser den Bahnhof Richtung Meilen auf eine etwas ebne Stelle verschob, wo auch ein minimaler Bahnhofplatz Raum fand. Nur: Diese Stelle liegt vollständig auf Meilemer Boden (die Station trägt den Namen «Herrliberg-Feldmeilen»). Das widersprach aber dem Bauvertrag! Dort stand: «Die NOB verpflichtet sich, in Zürich, (...) Herrliberg, (...) Stationen anzulegen.» Also *in* Herrliberg! Nur zahlen zu müssen, ohne einen eigenen Bahnhof zu erhalten, das stiess den guten Leuten sehr sauer auf. Wohl bot die NOB für 32 000 Franken Extrabeitrag an, mit der Station noch 200 m näher zu rutschen, doch sie wäre immer noch auf Meilemer Land verblieben. Ein Gemeindebeschluss des Inhalts, die Station *müsse* auf Gemeindegebiet gebaut werden, änderte gar nichts. Ludwig Forrer, Nationalrat und Fürsprecher aus Winterthur, sandte Briefe und Eingaben an den hohen Bundesrat,

ohne Erfolg, obwohl er einmal dramatisierte: «Wir appellieren am Rande des Abgrundes, Herrliberg von der Ausstossung zu bewahren und für gleiche Pflichten gleiche Rechte geniessen zu lassen.» Zumindest konnte man sich über den Bau der Zufahrtsstrasse einigen, auch diese auf Meilemer Boden. Herrliberg brauchte daran nur wenig beizutragen.

Ende 1890 stand im Wochenblatt, es wäre endlich gut, die Anstände betreffend der Stationen Herrliberg, Männedorf und Feldbach könnten nächstens behoben werden. In Männedorf war man lange unschlüssig, ob die Station nicht gemeinsam mit Uetikon erstellt werden sollte; die beiden Stationen liegen jetzt nur 1200 m auseinander.

Als dann die Meilemer Bahngesellschaft im Oktober 1891 die jetzige Lage der Bahnhöfe beschloss, zog Herrliberg seine Vertreter aus dem Komitee zurück. Doch auch die Bundesversammlung lehnte 1892 einen Rekurs Herrlibergs ab. Dies hinderte sie nicht daran, später jenen Rechtsanwalt Ludwig Forrer zum Bundesrat zu wählen.

In Feldbach entschieden hauptsächlich die in Aussicht gestellten Frachten der Brauerei für den jetzigen Standort; gleichwohl hiess die Station noch bis zur Jahrhundertwende «Hombrechtikon-Feldbach». Ihr Frachtverkehr entwickelte sich dann sehr schön; vier Jahre nach der Bahneröffnung jedoch stellte die Brauerei den Betrieb ein...

Auch am See wird endlich gepickelt und gemauert

Der Streckenbau dem See entlang kam ab Juni 1892 tüchtig ins Rollen – endlich waren die vielen Expropriationen durchgekämpft, z. T. mit Bundesgerichtsentscheiden. Das Rebland musste mit Preisen bis zu Fr. 3.–/m² entschädigt werden – mit dem billigeren Land war es nichts! Nach Bundesratsweisung hätte die Bahn allerdings zu diesem Zeitpunkt schon wieder einmal in Betrieb stehen sollen...

Die Arbeiten wurden wie folgt vergeben: Schienen und Schwellen lieferte Krupp in Essen und im Los I vom Hauptbahnhof bis Zollikon arbeitete schon die Zürcher Firma Fischer und Schmuziger. Das Los II von Zollikon bis Meilen wurde von Franzosen gebaut: Lorat & Cie. aus Rolampon in der Haute Marne hatte es übernommen. Los III von Meilen bis Stäfa-Kehlhof erstellte die Firma Ritter-Egger aus Biel, die erst gerade die schwierige Situation im Bahnhof Bern gemeistert hatte, und das Los IV bis Rapperswil übernahmen Italiener: Die Firma Mino-

rini und Galli aus Mailand. Auch sämtliche Eisenbrücken im Totalgewicht von 3000 Tonnen kamen über den Gotthard, aus Turin.

Ein damals siebenjähriger Zeitzeuge berichtet: «Hunderte brauner Italiener kamen an den See. Einquartierungen in vielen Scheunen und Waschküchen, tüchtige, arbeitsame und meistens auch sehr sparsame Männer, oft Väter mit Söhnen. Die Schulbuben lernten auch manchen Brocken ihrer wohlklingenden Sprache. (...)

Nur ein- oder zweimal gab es bei uns Streit und zwar jeweils an einem Sonntagabend; Messer blitzten in schwieligen Händen. Mein Vater drohte allen mit sofortiger Wegweisung aus den Schlafräumen im 'Metzgli'. Das wirkte immer. Im allgemeinen waren diese *muratori* und *manuali* gutmütige Männer. Wir Buben bettelten oft um ein Lied. Obwohl wir kein Wort davon verstanden, machten uns die Melodien einen tiefen Eindruck. Heimwehlieder nach dem blauen Himmel und dem *mare lucica*.»

Als diese Arbeiter eintrafen, konnten sie nicht sofort mit dem Bau beginnen – in Stäfa z.B. wartete man noch auf die Schätzungskommission wegen einer Expropriation; so halfen sie aus purer Not bei den Bauern aus, wenn auch gelegentlich nur für die Kost. Nachher erhielten die total etwa 700 Italiener, die auf der ganzen Strecke werkten, nicht nur beim Mailänder Unternehmen, als sogenannte Erd- und Felsarbeiter zwei Franken Taglohn. Zwar arbeitete auch etwa ein Zimmer- oder Maurermeister beim Bauern für diesen Lohn, doch überall sonst wurde mehr bezahlt: Effretikon–Hinwil Fr. 3.50 Mindestlohn, am linken Ufer Fr. 3.80 bis zu Fr. 5.50, im Akkord sogar bis Fr. 7.–. Damals erschienen alle diese Löhne wie die Kohlenpreise in den Zeitungen und wurden in der Fachwelt diskutiert.

Noch immer verband keine Schiene die neue Strecke mit dem bestehenden Bahnnetz. Um eine Dampflok und zehn Güterwagen für den Bau herzubekommen, erstellte man provisorisch einen Trajektanschluss zwischen Wollishofen und Tiefenbrunnen und die Franzosen führten sogar eine Bau-Lokomotive auf der Strasse nach Erlenbach.

Inzwischen hatte Kaspar Wetli, Kantonsingenieur und Ersteller des ersten Projekts, das Pensionsalter erreicht und setzte sich in Feldbach zur Ruhe, wo er Präsident Brennwalds Erben 1887 das schöne Haus abkaufte, das er vermutlich bei Arbeitsbesuchen kennengelernt hatte. Leider konnte er es nicht lange geniessen, sondern starb schon zwei Jahre später – auch er sah die Bahn nicht mehr fahren.

Die wegen der hohen Trasselage nötigen Kunstbauten erregen heute noch Bewunderung. Vorab erstaunt deren grosse Zahl, indem auch klei-



*Bau des Viadukts in Ürikon; die Ingenieure sind auf Besuch.
Foto: Privatbesitz Stäfa.*

ne und kleinste Wege oder Strassen unter- oder überführt wurden, während die grossen Strassen meist Niveauübergänge erhielten – dort lohnte sich die Einrichtung eines Barrierenpostens eher. Dazu fällt auf, wie alles mit Natursteinen gemauert wurde. Zement war zwar seit 1870 bekannt, doch der neue Baustoff Eisenbeton wurde in der Schweiz erstmals 1894 gezeigt an der Kantonalen Zürcherischen Gewerbeausstellung in Form einer Löwenplastik, die flankiert von feingliedrigen Adlern, ebenfalls aus Eisenbeton, auf einem Säulenpostament ruhte. Diese Plastik kam nachher nach Feldbach an den See zu stehen und wurde jetzt, gut hundert Jahre später, erstmals saniert.

Bahn und Sprache

Zwei besondere Andenken haben vermutlich jene *muratori* und *manuali* am See hinterlassen: In der Freizeit spielten sie gerne «Mora», ein Ratespiel, bei dem Finger aufgehoben und Zahlen gerufen werden. So tönte es oft laut «Cinque, cinque», und dieser Ruf brachte den wackern Männern ihren Übernamen. Sympathischer wirkt unser vermutlich damals übernommenes «tschau», mit dem wir uns von einem Duzfreund verabschieden. Allerdings benutzen die Leute in Graubünden wie auch in fast ganz Italien das Wort auch schon zur Begrüssung, nur die Friauler und die Südtiroler wie wir nur zum Abschied. Haben die Unsrigen den Brauch nicht vollständig übernommen? («ciao» aus «schiavo», «[Ihr] Sklave» stammt aus dem Mittellatein; das österreichische «Servus» [Diener] aus dem klassischen Latein meint genau dasselbe.)

Die Walze des Fortschritts

Wie der Bau Formen annahm, wurde klar, was alles der Bahnstrecke zum Opfer fiel: In Zollikon zog sie sich unten vor dem Dorf durchs schönste Rebland und viele Häuser, Trotten und Scheunen mussten ihr weichen. Übel zerschnitt sie wunderschöne Landgüter, so in Erlenbach das Gut Mariahalde und das Schipfgut, wie auch in Meilen das Gut Mariafeld, die Heimat von General Wille. In Uetikon und Männedorf mussten vierzehn Häuser abgebrochen und natürlich entschädigt werden. Während die Streckenteile dem See entlang allmählich zusammen-

wuchsen, verursachte die weite Umfahrung in Zürich mit ihrem langen Zürichtunnel und wegen des Streites mit den Aussersihlern grosse Verzögerungen. Immer wieder wurde die Eröffnung angesagt und dann wieder verschoben, nicht zuletzt auch wegen der zeitweise überbordenden Bundes-Bürokratie, welche die letzten Pläne erst anfangs 1892 genehmigt haben soll.

Das Millionenloch

Als man schon ernstlich dachte, auf den 1. Oktober 1893 könnte die Bahn zu fahren beginnen, gab es nochmals unliebsame Überraschungen, diesmal in Rapperswil: Beim Einschnitt bei der Alten Jonastrasse stiessen die Bauleute unerwartet auf ein rechtes Stück Fels; ein Blick zur Kirche hinüber (oder auf die Karte) zeigt sonnenklar: Die Schlossrippe! Hier zwischen den Häusern durften nur kleine Sprengladungen gezündet werden. Noch grössere Unbill folgte: Gleich anschliessend erschien unter der normal festen Oberfläche eine fast schlammige Masse. Schon während deren Aushub im Sommer und Herbst 1893 drückte der Brei mehrmals von der Seite her wieder herein. Am 20. November geschah überraschend nochmals ein grosser Einbruch. Dabei hob sich das schon verlegte Schotterbett um einen Meter und gleichzeitig senkte sich das Gelände beidseits des Einschnitts. Augenzeugen wollen bei diesem Vorgang veritable Wellenbewegungen festgestellt haben.

Das gab wieder Gesprächsstoff am See und die Rapperswiler schimpften noch dazu wie die Rohrspatzen. Schadenfreude und Empörung hielten sich bei ihnen unangenehm in Waage: Einerseits wurde ihr ungeliebtes Halseisen gebaut und anderseits «genoss» man die Schwierigkeiten, welche die darum verhasste und gleichzeitig erhoffte Bahn genau dort erlitt.

Nun mussten die Schaufler und Karrettenstosser wieder antreten. Leute, die schon am Suez- oder am Panamakanal mitgearbeitet hatten, beurteilten die weiche Masse als ärger als alles, was sie bisher angetroffen hätten. Mehr als die halbe Einschnittlänge liegt nun das Schotterbett auf einem Sohlengewölbe, ebenso die Brücke der Neuen Jonastrasse. Die Böschung grub man jetzt ganz flach ab und hielt grossen Abstand von der Gleisachse, und zu aller Sicherheit legte man noch Bogenmauern hinein, wie sonst nur in viel steileren Abhängen. Heute sieht man von

alldem nur noch die flache Neigung: Bei der Erstellung eines naheliegenden Parkplatzes wurde der Humus über die Böschung hinuntergeschoben und die Steinbögen sind nun zugedeckt – seitdem ziehen die Bahnleute dort ihr Gemüse und ihre Beeren.

Die grosse Zusatzarbeit brachte der Stelle neben anderen rühmlichen Bezeichnungen den Ehrennamen «Millionenloch» ein, auch wenn der Mehraufwand nicht ganz so hoch stieg. Die 100 000 Franken aber, welche die NOB mit der Streckenführung dem See entlang hatte einsparen wollen, gingen hier wohl mehrfach drauf.

Wer sich jetzt darnach sehnt, endlich von der Einweihung der Bahn lesen zu können, kann sehr gut nachfühlen, wie die Leute am See sie damals kaum mehr erwarten konnten. Immer wieder wurde Hoffnung geweckt und für den Zeitpunkt der Bahneröffnung die Einstellung der Schifffahrt angekündigt, jedesmal mit dem vorsichtigen Zusatz, dass bis zur tatsächlichen Einweihung noch der letztjährige Fahrplan gelte. Doch stets ergaben sich Enttäuschungen. Im Herbst 1893 z.B. wäre die Bahn hochwillkommen gewesen zur Abfuhr des reichlichen Obst- und Weinsegens.

Dem neusten Termin, dem 1. März 1894, schenkte auch niemand mehr Glauben, denn «die jeweils von den Technikern der NOB angekündigten Vollendungstermine haben bisher das Eigentümliche gehabt, nicht einzutreffen...». Doch siehe da, am 24. Januar 1894 führte ein langer Zug alle Bahn- und Barrierenwärter samt Familie und Fahrhabe zu ihren neuen Häuschen, von denen es hiess: «Im ganzen Schweizerlande dürften so schmucke und geräumige, massiv gebaute Bahnwärter-Gebäude kaum mehr zu finden sein.» Die NOB unterschied sich in diesem Punkt offensichtlich von den VSB, denn Gleiches galt auch für ihre Bahnhöfe.

Endlich: Die Einweihung

Auf den 14. März 1894 war indessen alles bereit: Die Schienen gelegt, die Brücken lastgeprüft, die Stellwerke ausprobiert, genügend Loks und Wagen auf der Strecke und diese kollauiert, d.h. amtlich abgenommen. Allerdings: Das Rollmaterial fuhr über Rapperswil ein und in Stadelhofen wurden provisorisch eine Drehscheibe sowie Wasser- und Kohlefass-Einrichtungen montiert, denn einstweilen mussten die Züge hier

gewendet werden. Die Verbindung zum Hauptbahnhof war noch zu sehr im Rückstand. Gleichwohl lud man jetzt Delegationen von allen beteiligten Orten und Körperschaften ein zur Teilnahme am glanzvollen Fest.

Die Abordnung des St.Galler Regierungsrates musste wohl schon früh aufbrechen, damit sie die Abfahrt der «Concordia» um 8.50 Uhr in Rapperswil nicht verpasste. An jeder Schiffsstation stieg wieder eine Gruppe Festteilnehmer zu, Komiteemitglieder, Gemeinderäte und Aktionäre, bis das grosse Schiff wohlgeladen in Zürich anlegte. Beim Essen im Tonhallepavillon wurde die Festgesellschaft, zu der sich sowohl der Regierungsrat, ausser wegen Unwohlseins dessen Präsident, wie auch der Stadtrat in corpore gesellt hatten, von Stadtpräsident Pestalozzi begrüsst, begab sich dann auf den Weg zum Bahnhof Stadelhofen, bewunderte das dreijährige kuppelbekrönte Stadttheater wie auch das eben vollendete prächtige NZZ-Gebäude und beobachtete die erst seit einer Woche eingesetzten funkensprühenden elektrischen Tramwagen. Alles stieg dann in den mit zwei Dampflokomotiven bespannten Festzug ein, deren vordere prächtigen Kranzschmuck trug. Auch die Küsnachter «Eintracht» fuhr mit; sie erbrachte über den ganzen Tag eine wahre Parforceleistung.

Um 12.20 Uhr verschwanden die 14 Wagen der beiden Polsterklassen im Riesbachtunnel. An jeder Station wurde der Zug wieder neu festlich empfangen in vielen Varianten, mal mit Chorgesang, dann wieder mit Blechmusik, alles fast überall mit Feuerwerk untermalt. Am Zolliker Bahnhof prangte ein Gedicht:

*«Kommt, ihr Städter, nun in Schaaren
mit der Bahn heraufgefahren!
Lasst die Steuern, lasst den Staub,
wohnet hier im grünen Laub!
Baut hier Häuser, Villen fein –
Zollikon muss grösser sein!»*

Dieser Wunsch hat seither Gehör gefunden... Die Erwähnung der Steuern verwies neckend auf die erste Eingemeindung vom Jahre zuvor, welche bis dahin selbständige und reiche Nachbargemeinden Zollikons wie Riesbach, Hirslanden und Hottingen in die Stadt Zürich eingegliedert hatte. Dort mussten sie mithelfen, die bös verschuldete und sehr volkreiche Gemeinde Aussersihl zu tragen; Zollikon aber blieb fein für sich.

Der Küsnachter Sonnenwirt liess zum Festanlass Servietten drucken und durch einen flinken Buben im Zug verteilen, auf denen Küssnacht in aller Bescheidenheit als Mittelpunkt Europas figurierte: Auf der Windrose fand es sich schön im Zentrum von Petersburg, Wien, Mailand und Marseille.

In Herrliberg kochte die Volksseele noch immer – die offizielle Seite indes liess davon nichts merken. Bei der Station, auf Meilemer Gebiet, herrschte trotz des «trüben und unlustigen Wetters» Feststimmung und wie an der ganzen Strecke freundliche Beflaggung, doch vorher, auf Herrliburger Boden, hingen bergseits schwarze Tücher und Fahnen aus und zwei Fratzen präsentierten dem Festzug die lange Zunge.

Die beste Rede des Tages habe Gemeindepräsident und Komitee-Aktuar Amsler in Meilen gehalten, und hier wurde als Spezialität Tokayer ausgeschenkt. Aufgabe der Damenwelt war an diesem Tage ausschliesslich der Weihnachschub für die Herren Festakteure: Immer wieder füllten herausgeputzte Festjungfern im Zug und auf den Stationen fleissig nach, was die Männer wegtranken. Als Trinkgefässe dienten kostbare Turner- und Schützenpokale. In Zollikon verpasste eine der Töchter den rechten Moment zum Aussteigen vor Zugsabfahrt und später wurde in Stäfa eine andere Holde durch einige Herren trotz heftiger Gegenwehr regelrecht entführt.

Vor Uetikon stand auf der Rampe der «Chemischen» ein Zug voll Arbeiter, die eifrig Hüte und Tücher schwangen. Beim Halt auf der Station wurden Präsident, Vizepräsident und Aktuar des Komitees durch Überreichung von Lorbeerkränzen geehrt.

In Männedorf begann es dann zu regnen und der Chronist schreibt: «In Stäfa liess die Beharrlichkeit des Regens nichts mehr zu wünschen übrig.» So taufte man die Einweihung zu einer Einweichung um. In Üriikon bedachte man die Komitee-Mitglieder mit schönen Festbouquets und in Feldbach folgte Bier für alle aus frischem Anstich, spendiert von der Brauerei – obendrauf auf den vielen Wein...

Und dann fuhr der Zug durchs «Rutschgebiet», die gewesene «Lehm-Kloake», unter Triumphbogen mit Inschriften und an vielen Fahnen vorbei in den Bahnhof Rapperswil ein, worauf die Fahrgäste «die Schrecken eines mehrstündigen Bankettes» über sich ergehen lassen mussten, wie der Chronist, Redaktor Zurlinden von der Zürcher Freitagszeitung, klagt. Nur die wenig einladende Aussentemperatur bewog ihn, doch lieber den begleitenden Ansprachen zuzuhören, in denen Toasts auf die

neue Linie ausgebracht und auch die schlimmen Ereignisse kurz nach der Eröffnung der linksufrigen Seebahn erwähnt wurden. Jene Dämpfer habe ja die Rechtsufrige schon während dem Bau zur Genüge erfahren, so sei ihr für den Betrieb desto mehr Glück gewünscht. Zwischen die Reden schoben sich Rapperswiler Chor- und Klavierdarbietungen.

Um sieben Uhr abends begann die Rückfahrt, bereits ohne die St.Galler, welche sich auf den Heimweg machten. Wie schon am Nachmittag krachten überall Böllerschüsse (es ist ein Brief des Gemeinderates Hombrechtikon erhalten, in dem er dem Grossvater des Schreibenden die Benützung der beiden Gemeindemörser bewilligt und für das Pulver 100 Franken spricht – ohne jede Haftung für Unfälle). Jetzt prangten die Stationen in bengalischer Beleuchtung und es drängte sich viel mehr Volk als am Nachmittag, die neue Bahn zu sehen und zu feiern, sowie die heimkehrenden Gemeindedelegationen zu empfangen.

In der Zwischenzeit hatten die Herrliberger einen Weg gesucht und gefunden, ihre Bööggen der eingebrochenen Dunkelheit zu entziehen: Torfstücke wurden auf Rebstickel gesteckt, mit Petrol getränkt, angezündet und bei der Zugsdurchfahrt die Figuren damit beleuchtet. Was Wunder, dass anschliessend diese Stücke auf das Zugsdach polterten, gefolgt von Steinen, welche einige Wagenscheiben einschlugen. Viele Fahrtteilnehmer sollen davon zwar nichts bemerkt haben, doch die NOB liess nicht mit sich spassen: Weil ein Zug betroffen war, ermittelte die Bundesanwaltschaft in diesem «Herrliberger Eisenbahnkrawall» und brachte acht der Dorfpatrioten in Untersuchungshaft, von denen drei zu je zwei Monaten Gefängnis verurteilt wurden. Ausserdem mussten sie den Sachschaden von 7 Franken unter sich teilen.

Ab Zollikon war die städtische Delegation wieder allein im Zug; gleichzeitig mit seiner Ankunft in Stadelhofen legte auch das letzte Kurschiff von Rapperswil her in Zürich an und schloss damit die grandiose Zeit der Zürichseedampfer nach fast 60 Jahren Dienst ab. Nur vage sprach man davon, die Dampfschiffahrt könne vielleicht ein «Hilfsmittel zur Ankurbelung der Fremdenindustrie» werden.

Tags darauf startete der volle Bahnbetrieb mit täglich acht Zugsparen, wobei die Abfahrt des ersten Zugs ab Rapperswil auf dringendes Begehren der Bevölkerung auf 05.15 Uhr vorverlegt worden war. Wer abends aus Zürich heimfahren wollte, musste dort spätestens um 21.10 Uhr einsteigen und nach 1 ¼ Stunden traf der Zug in Rapperswil ein.

Die Bahn wurde sofort stark genutzt und anfänglich mussten Gepäck-

wagen zu Stehplätzen dienen, bis die NOB mehr Wagen herbeischaffen konnte. Nach der Einweihung am Mittwoch wollten am folgenden Sonntag besonders viele Leute die Neuheit ausprobieren und es wurden Extrazüge eingesetzt.

Die Bahnfahrt meist hoch über dem See weckte das Lob der NZZ: «Keine Frage, die rechtsufrige Zürichseebahn ist eine der schönsten Linien des Schweizerlandes.» Die Thurgauerzeitung hob eine andere Eigentümlichkeit hervor: «Es dürfte wohl nicht manche Eisenbahnlinie geben, die durch eine ebenso wein- als pokalgesegnete Gegend führt.»

Endlich durchgehend fahren

Als Provisorium hatte man den «Harddamm» einstweilen durchstossen und so die Rechtsufrige mit dem neuen Brückenbogen verbunden, während die Winterthurerlinie weiterhin über den alten Damm verkehrte. Der wichtige Tag des 4. Oktober 1894, da die Rechtsufrige endlich offiziell Anschluss fand an den Hauptbahnhof (nachdem schon im August die Züge provisorisch dahin fuhren), ging ohne weitere Festivität über die Bühne. Nun war auch für die Güter der Weg über Zürich frei, der Trajekt der «Chemischen» wurde eingestellt und die nächste Totalgrörne im Februar 1895 vermochte niemanden mehr zu schrecken.

Bezüglich Technik waren auf der ganzen Strecke Stellwerke der neuesten Art eingebaut worden mit «zentralgesteuerten Weichen und Signalen», also mit Bedienung vom Stationsgebäude aus über Drahtzüge, was auch für viele Barrieren galt (in Küsnacht allein deren sechs), dazu gab es einige vom Zug automatisch betätigte Barrieren.

Erst gegen die Jahrhundertwende hin wurde der Damm der Winterthurerbahn abgetragen – dort verläuft jetzt die Röntgenstrasse im Bogen schräg durch das rechtwinklige Strassennetz. Zuerst hiess sie «Rangirstrasse», doch wenige Jahre zuvor waren ja die X-Strahlen bekanntgeworden und brachten vor allem der Medizin gewaltigen Fortschritt – so ergriff die Universitätsstadt die Gelegenheit, deren Entdecker zu ehren.

Alles in allem kostete die rechtsufrige Bahn gut die Hälfte mehr als vorgesehen, nämlich etwas über 23 Millionen Franken.

Und endlich nahm sich nun die VSB auch Rapperswils an; das Jugendstil-Bahnhofgebäude gelang dafür bewundernswert.

Lucca zieht aus

Nicht jedermann aber freute sich an der neuen Bahn. Die europaberühmte Sängerin Lucca von Wallhofen, in der vornehmen, von ihr selbst erst 1875/76 erbauten Villa Goldenberg ausserhalb Feldbachs an der Grenze zum Kanton St.Gallen, konnte es nicht verwinden, dass Ingenieur Moser ihr zumutete, einen brutalen Damm mitten durch ihren grossen Stolz und ihre Freude, den prächtigen Rebberg, zu dulden, welcher sich von der erhöht stehenden Villa bis auf das Seeniveau hinunter erstreckte. Und wenn sie sich erst die stinkenden Dampfloks vor ihrer Villa durchrasselnd vorstellte ... Schon 1880, als sich diese Trasseführung abzeichnete, verkaufte sie ihr Gut und zog weg. Doch wenn nun, bis zehn Jahre später war es noch strittig, die Bahn übers Langenriet und damit hinter ihrem Gut durch gelegt worden wäre??

Sonderzug, Bundesbahn und Privatbahnen

Als die NOB-Eisenbahner im Jahre 1897 drei Tage für mehr Lohn streikten, konnten sie sich wohl bei den Anwohnern nur wenig Sympathien einhandeln, denn die Bahn wurde stets eifrig benützt. Im gleichen Jahre führte die NOB einen besonderen Zug über diese Strecke, erst dreimal die Woche, dann ab August bis 10. September täglich: Den «Engadin-Express» von London nach Chur. In Zürich um 07.04 Uhr startend, erreichte er Rapperswil schon dreiviertel Stunden später, also eine volle Halbstunde rascher als die gewöhnlichen Züge.

Ein Volksbeschluss von 1898 entzog die Bahnen endlich der starken Abhängigkeit von ausländischen Geldgebern: Die grossen Privatbahnen, so die Schweizerische Centralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen wurden 1902 zusammengefasst zu den Schweizerischen Bundesbahnen. Dazu stiess 1903 noch die Jura-Simplon-Bahn und mit dem Einbezug der Gotthardbahn schloss die Verstaatlichung 1909 einstweilen ab.

Schon fuhr eine weitere Bahn am rechten Ufer: Guyer-Zellers normalspurige Ürikon-Bauma-Bahn dampfte 1901 los und auf Schmalspur folgten mit elektrischer Traktion 1903 die Wetzikon-Meilen-, 1909 die Uster-Oetwil- und 1912 die Forchbahn. Damals herrschte ein grosses Eisenbahn-Baufieber, denn die Bahn war als günstiges und rasches Mas-



Malen bei vollem Dampfbetrieb!
Federzeichnung von Ch. A. Sauter in «Illustrierte Technische»,
Zürich 1926.

sen-Verkehrsmittel konkurrenzlos. Eine Bahn galt «als eine glückliche Lösung vor Verarmung der Gemeinden», und die Dörfer zwischen Glatttal und Zürichsee hatten genau beobachtet und neidisch festgestellt «den Aufschwung, den die rechtsufrigen Gemeinden nach dem Bahnbau genommen hatten und fühlten sich von aller Welt abgeschlossen». Das Auto steckte noch in den Kinderschuhen, war teuer, besonders die damaligen Tribelhorn-Elektrowagen aus Feldbach, welche fünfstellige Summen kosteten, und die Benzinmotoren mussten desto mehr gehätschelt werden. Kaum eine Fahrt gelang ohne mehr oder weniger ernsthaften Defekt. Dies änderte sich grundlegend nach dem Zweiten Weltkrieg und von den vier letztgenannten Bahnen überlebte nur die Forchbahn als Zubringerin zur Hauptstadt.

Neuerungen

Allerdings kehrten für die Bahn schon früher schwere Zeiten ein: Im ersten Weltkrieg musste die Zugzahl wegen Kohlenmangel stark reduziert werden. Dies förderte den Wunsch nach Elektrifizierung und wirklich wurde diese am rechten Ufer schon 1926, gleichzeitig mit der Gotthardlinie, zur Tatsache. Nun verkehrten 14 Zugpaare täglich statt nur acht wie anfangs, und die Fahrzeit sank auf 43 Minuten für die ganze Strecke, die man vorher schon mit stärkeren Dampfloks in nur noch 62 statt der anfänglichen 75 Minuten durchfahren hatte.

Jetzt war auch die Zeit für neues Rollmaterial gekommen: Ab 1928 verkehrte auf typischen Vorortstrecken wie hier ein erster Pendelzug mit vielen und grossen Türen für rasches Ein- und Aussteigen und mit dem besonderen Vorteil, dass an den Streckenenden kein Lokomotiv-Umfahren mehr nötig war – der Zug fuhr vorwärts und «rückwärts» genau gleich sicher. Im Baselbiet hiess er «De Kirsiwasser-Expreß» und am See «Arbeiter-Pullman».

Schon 1943 wies jemand in der Zeitung hin auf «seit Jahren bestehende Pläne» für eine Station «Leonhardsplatz» (Central), also mitten im Zürichtunnel, mit unterirdischem Zugang von der Stadt her und mit einem Lift zu den Hochschulen. Ein Jahr später wurde ein Vorschlag publik auf Doppelspur zwischen Tiefenbrunnen und Küsnacht sowie zwischen Herrliberg und Meilen, damit ein «regelmässiger Fahrplan» eingerichtet werden könne. Als die Fahrzeiten wegen der zunehmenden

Zugsdichte immer länger wurden (vermehrte Kreuzungen) und die Züge immer mehr Verspätungen erlitten, wurde der Vorschlag 1953 wiederholt.

Moderne Zeit

Auf 1968 war es dann soweit, da diente das rechte Ufer als Versuchsstrecke für die S-Bahn. Zwei Doppelspurinseln genügten, um mit einer Serie roter Züge, genannt «Goldküsten-Express» (oder «-Mirages», nach der Mirage-Affäre), einen starren Fahrplan (einigermassen) durchzuziehen, der eine grosse Vermehrung des Zugsangebotes auf 43 Zugpaare mit nur 41 Minuten Streckenfahrzeit brachte. Vorher hatte sich die Fahrzeit wieder auf 55 Minuten erdehnt.

Mit dieser Einrichtung genoss das rechte Ufer eine Vorzugsbehandlung. Andere Gegenden mussten noch sehr lange auf den Nachvollzug warten. Doch die Strecke zahlte auch ihren Tribut dafür: Böse Unfälle in Meilen und in Ürikon legten Sicherheitsdefizite offen.

Im Zuge dieser Umstellung erhielten die Herrliberger nochmals Gelegenheit, eine eigene Haltestelle im Steinrad zu bekommen, doch fehlten dann wenige Stimmen an der Gemeindeversammlung – Erlenbach erbte und richtete die Haltestelle Winkel ein. Warum Gemeindeversammlung? Die SBB entdeckte das seinerzeit von der VSB praktizierte «amerikanische System» für sich nach: Gemeinden (und Kanton) müssen kräftig mitzahlen. Das alte Postulat einer Station im Tunnel, nun «Seilergraben» benannt, wurde in einer kantonalen Volksabstimmung ebenfalls abgelehnt.

Nach den rüttelnden «Mirages» wurde am See der erste Vollbahn-Triebwagenzug ganz aus Aluminium erprobt, mit neuster elektronischer Steuerung für stossfreies Anfahren. Für die Herkunft seines Spitznamens gibt es zwei Versionen: Die einen schrieben ihn der neuartigen gelbvioletten Zweifärbigkeit zu, doch technisch Interessierte vernahmen: Als bei Sécheron in Genf erstmals ein Transformator mitten in den Wagenkasten abgesenkt wurde, bog sich dieser stark durch. Da spasste ein Arbeiter: «Comme une Chiquita!» Stahlträger streckten die Banane gerade (und verdarben das Nur-Alu-Konzept), doch der Name blieb. Beim Publikum konnte sich der neue Zug wegen seiner vielen Störungen nur wenig Sympathien erwerben.

Grosse Leistungssteigerung

Seit 1990 besteht nun das S-Bahnsystem, das mit enormem technischem und finanziellem Aufwand allen Kantonsgegenden grosse Vorteile bringt, vor allem dem Zürcher Oberland, das seine Expressverbindung von Uster über Stettbach und durch den Zürichbergtunnel direkt zu den wichtigsten Stadtbahnhöfen sehr schätzt. (Oder umgekehrt: Die Zürichpendler können jetzt weiter weg wohnen...) Die Glattallinie fährt nun samt der Rechtsufrigen auf kürzestem Wege in den Hauptbahnhof, fast auf dem Trasse, das Ingenieur Glauser zuletzt vorgeschlagen hatte, nur eben untendurch, wobei die Unterfahung der Limmat mit nur drei Metern Überdeckung aus wassergetränktem Kies allein schon ein Wunder der Technik darstellt. Die vier Durchfahrtsgleise des Museumsbahnhofs leisten soviel wie 16 Gleise im Kopfbahnhof.

Um die Jubiläumszeit wurden viele Stationen stark verlängert, um Fahrzeit und Sicherheit zu gewinnen. Die kleinen rumpelnden Eisenbrücken mit teurem Unterhalt ersetzte man durch Betonbauten und verstärkte auch alle Viadukte mit diesem sehr bekannt gewordenen Baustoff. Wo die erhöhten Perrons, welche die Doppelstockzüge verlangen, noch nicht erstellt werden konnten, müssen vor allem ältere Leute aufs Zugfahren verzichten und viele von ihnen gewöhnen sich nur schwer an die rasche Betriebsweise.

Die Rechtsufrige ist nicht mehr wegzudenken. Als Vorortslinie dient sie hauptsächlich Abonnenten und ist vom Personenverkehr her sehr gut frequentiert; auf fast allen Stationen dienen Ortsbusse als Zubringer. Der Güterverkehr dagegen hat stark abgenommen. Für das Stückgut mit Lastwageneinzug und -verteilung ist Zürich-Altstetten die nächste Zentrale; Eilsendungen bis zu 400 kg können ebenso wie Gepäck noch an vielen Stationen aufgegeben werden, während sich nur noch wenige grössere Bahnhöfe mit Wagenladungsverkehr beschäftigen. Zu diesem gehören auch die Privatwagen wie die rotgrauen Kesselwagen der «Chemischen» und die hellen Migros-Biscuit-Wagen, die das düstergraue Bild der Güterzüge auflockern.

Erwartungen

Mittlerweile hofft besonders das obere Seeufer auf vermehrte rasche Personenzugverbindung mit Zürich, ähnlich wie sie das Oberland 1990

bekam. Ohne Halt ab Herrliberg bis Stadelhofen und umgekehrt: solche «Beschleunigte» verkehrten schon ab 1927! Genau 70 Jahre später werden die gegenwärtigen drei im unteren Streckenteil beschleunigten Zugspaare auf fünf im Tag vermehrt. Ob die ab 1999 geplanten Verbesserungen samt dem Viertelstundentakt in Stosszeiten alle kommen, denen die durchgehende Doppelspur zwischen Tiefenbrunnen und Uetikon dienen soll, ist noch unsicher. Sowohl Neu-Ausbauten als die zu erbringenden Betriebsleistungen der Bahn müssen heute zuerst politisch austariert, dann bei den SBB bestellt und über den Zürcher Verkehrsverbund von Kanton und Gemeinden (von diesen nach Zahl der Zugsabfahrten und Finanzkraft) über die Steuern, sowie von den Benützern über den Billettpreis bezahlt werden.

Die jetzige Lage bei den Investitionen beschrieb der Geschichtsforscher Gerold Meyer von Knonau genau: 1844 meinte er in Bezug auf eine Bahn Basel–Zürich, von der man seit langem rede und schreibe: «Ob der Canton Zürich je eine Eisenbahn erhalten werde, bleibe dahingestellt», denn die dafür nötige Hauptsache, «das Geld ist noch nicht aufgefunden worden.» Mit dem ersten Satz bekam er zwar bald unrecht; der zweite Teil seiner 150 Jahre alten Bemerkung gilt aber für heutige Bahnprojekte wieder ähnlich wie für jene Bahn, und das nicht nur am Zürichsee.

Benutzte Literatur:

1. Quellen:

a) ungedruckte:

Conzessionsgesuch für eine rechtsufrige Seebahn v. 12.5.1871, mit Plänen; StAZ O 101 1

Moser Robert Obering. NOB, Plan für die rechtsufrige Bahn in Ürikon 10.8.1874; SBB-Bauarchiv KD III Zürich

Gemeinderat Hombrechtikon, Brief an Albert Bühler betr. Mörserbenützung 1894; Privataarchiv A. Bühler Feldbach

b) gedruckte:

Wetli Kaspar, Beleuchtung des Eisenbahnprojektes Zürich–Rapperswyl rechtes Ufer 30.10.1871; StAZ O 101 1

Einmündung der Bahn R.U. in den NOB-Bahnhof auf Plan von Zürich eingezeichnet 1871/72; StAZ Plan K 24

NOB-Geschäftsbericht 1875, S. 84ff; SBB-Archiv KD III Zürich
Rechtsufrige Zürichseebahn Protokoll-Auszüge und Verträge; Gull Stäfa 1881
NOB/SBB Stationsstatistik ab 1895; SBB-Archiv KD III Zürich
Aussersihl vers. NOB 1890; StAZ O 101 1

2. Darstellungen

Rechtsufrige Zürichseebahn Separatabdruck aus «Zürcher Freitagszeitung», Verlag Hofer & Burger Zürich 1894
Rechtsufrige Zürichseebahn Separatabdruck aus «Zürcher Freitagszeitung», Einweihung, Verlag Hofer & Burger Zürich 1894
Wochenblatt des Bezirkes Meilen Nr. 28 v. 10.3.1894 Stäfa
Wochenblatt des Bezirkes Meilen Nr. 29 v. 14.3.1894 Stäfa
Wochenblatt des Bezirkes Meilen Nr. 30 v. 17.3.1894 Stäfa
Wochenblatt des Bezirkes Meilen Nr. 32 v. 22.3.1894 Stäfa
Wochenblatt des Bezirkes Meilen Nr. 33 v. 24.3.1894 Stäfa
Illustrierte Technische Blätter f. allgemeine Technik, Sondernummer 1.Jg. Nr.5 Zürich 15.5.1926
NZZ Nr. 1209 29.6.1932 «Eisenbahnen im Kanton Zürich»
Chemische Fabrik Uetikon 1818–1968; Fabrikarchiv CU AG Uetikon 1968
CU Chemie Uetikon AG Hauszeitung Nr. 2 und 3; Fabrikarchiv CU AG Uetikon 1974
175 Jahre Chemie Uetikon; Fabrikarchiv CU AG Uetikon 1993
Zürcher Chronik 1975
Tages-Anzeiger v. 15.3.1984
Turicum, Sommer 1987 S. 73ff, «Zürcher Bahnen, die Projekte blieben»
Uster-Buch 1990, Stadt Uster
Aeschmann Walter und Wenger Hugo, Ürikon-Bauma-Bahn, Rückblick und Ausblick; Selbstverlag H. Wenger, Tann 1984
Balthasar Andreas, Zug um Zug, Eine Technikgeschichte der Schweizerischen Eisenbahnen aus sozialhistorischer Sicht; Birkhäuser Basel 1993
Baumann Walter, Cattani Alfred, Loetscher Hugo, Scheidegger Ernst, Zürich zurückgeblättert; Verlag NZZ 1979, 4. Auflage 1994
Brugger Hans, Die schweizerische Landwirtschaft 1850–1914; Frauenfeld 1978
Bühler Albert, Stilles Ufer; Selbstverlag Feldbach 1934
Dürst Josua (Hg.), Zürichsee-Schiffahrt; Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa 1968
Escher Hans Erhard, Beschreibung des Zürichsee; Zürich 1692
Halter Eugen, Rapperswil im 19. Jahrhundert, Verlag der Politischen Gemeinde und der Ortsgemeinde Rapperswil 1980
Hess Otto, Gründung und Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn; Buchdruckerei Stäfa AG 1968

- Hunziker Fritz (Hg.), Vom Zürichsee – Gesicht, Gestalten, Geschehen; Th. Gut & Co. Verlag, Stäfa 1955
- Messerli Jakob, Zeit; gleichmässig, pünktlich, schnell; Chronos-Verlag, Zürich 1995
- Mühlheim Ernst und Walther Hans, Seegfröni 1963; Verlag der Zürichsee-Zeitung, Stäfa 1963
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Ürikon-Bauma-Bahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1974
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Uster-Oetwil-Bahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1976
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Wetzikon-Meilen-Bahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1978
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Forchbahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1981
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Rechtsufrigen; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1983
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Südostbahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1987
- Neuhaus Werner, Linksufrige Zürichseebahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1988
- Neuhaus Werner, Aus den Annalen der Glattalbahn; Th. Gut + Co. Verlag, 8712 Stäfa 1992
- Temming Rolf, Illustrierte Geschichte der Eisenbahn; Schweizer Buchzentrum Olten 1976
- Wenger William, Eisenbahnen der Welt; Mondo-Verlag, Lausanne 1969