Die Strassenbahn von Uster nach Oetwil am See (UOe)

In einem zweiten Teil, soll nun wie angekündigt, die zweite meterspurige Trambahn des Zürcher Oberlandes beschrieben werden. Dazu verweise ich auf die letzte Ausgabe der TCB-Zytig 3/16 bei der über die Wetzikon – Meilen – Bahn bereits vieles erwähnt wurde.

Hans Bodmer

Bereits 1870 propagierte Bundesrat Jakob Dubs eine Schmalspurbahnverbindung von Uster nach Stäfa an den Zürichsee. Dieses Projekt brachten es die Gossauer zu Fall, indem sie im November 1872 eine normalspurige Bahn von Uster via Gossau und Hombrechtikon nach Stäfa lancierten. Bereits 1873 war im Weiteren ein Schmalspurbahn-Projekt von Zürich-Neumünster aus über die Forch nach dem Zürcher Landstädtchen Grüningen durch den Bund konzessioniert. Zweiglinien sollten dabei von Esslingen nach Uster und nach dem Pfannenstiel führen. Diese Konzession verfiel jedoch bereits nach vier Jahren. Es vergingen fast 20 Jahre bis diese Projekte wieder erneut aufgegriffen wurden. Unterdessen wurde 1894 die rechtsufrige Zürichseelinie in Betrieb genommen, sodass Pläne für Schmalspurbahnen entstanden welche die bestehenden Lücken schliessen sollten.

Am 30. Oktober 1898 unterzeichnete das Strassenbahnkomitee Uster – Stäfa mit Dr. Du Riche-Preller und der Firma Brown Boveri & Co. (BBC) einen Vertrag und am 1. Februar 1899 wurde das Konzessionsgesuch eingereicht. Die Kosten dieser Strecke wurde auf CHF 1.35 Mio. veranschlagt. Die Bundesversammlung beschloss am 6. Oktober 1899 die Konzession für den Bau einer elektrischen Strassenbahn von Uster nach Stäfa mit einer Abzweigung in Esslingen nach Egg. Mit dem Bau hätte man nun innert 6 Monaten beginnen müssen, doch als es um die Finanzierung ging, zog sich die Firma BBC zurück und auch die Bauverhandlungen mit der Elektrizitätsgesellschaft Alioth in Basel kamen nicht zustande. Das Projekt musste erneut schubladisiert werden.

Am 22. November 1904 erteilte der Bund erneut eine Konzession an die noch zu gründende Aktiengesellschaft, welche am 28. Dezember 1905 als «Elektrische Strassenbahn Uster – Oetwil» gegründet wurde. Die Bahn sollte für CHF 900'000.- erstellt werden. Im Mai 1906 wurde schliesslich der Bauvertrag mit der Firma Gossweiler abgeschlossen, doch waren noch etliche Hindernisse zu bewältigen bis im Mai 1908 mit dem Bau begonnen werden konnte. Lange Uneinigkeiten bestanden bei der Streckenführung durch Uster zum Bahnhof und die im Jahr 1879 erstellte Aabachbrücke musste ersetzt werden. Im November 1908 einigte man sich auf die Linienführung in Uster durch die Bahnhofstrasse zum Sternenplatz. Im Laufe des Februar 1909 begannen die Probefahrten. Geplant war anfänglich auch ein Rollbockbetrieb. Die Triebfahrzeuge waren jedoch nur für den Personenverkehr bemessen und daher zu schwach und auch die teilweise engen Dorfstrassen stellten ein Hindernis dar. Am 25. Mai 1909 erfolgte endlich die amtliche Kollaudation der 10,6 km langen Strecke und am nächsten Tag erfolgte die feierliche Eröffnung.

Die Frequenzen im Personenverkehr entwickelten sich anfänglich günstig, im ersten vollen Betriebsjahr 1910 wurden 90'379 Personen befördert. Auch der Güterverkehr war über Erwarten erfolgreich, sodass sich die Anschaffung eines weiteren offenen Güterwagens aufdrängte. Am 29. November 1912 eröffnete die Forchbahn (FB) ihren Betrieb von Esslingen über die Forch zum Bahnhof Stadelhofen in Zürich. So musste die Gleisanlage in Esslingen zu Lasten der FB angepasst werden. Die Fahrgastzahlen stiegen weiter an und erreichten 1919 mit 140'290 beförderten Reisenden den Höchstwert. Auch die Zahlen des Güterverkehrs mit 6690 t konnten sich sehen lassen. 1923 waren umfangreiche Kiestransporte von Uster nach Egg für Strassenbau abzuwickeln

was für willkommene Einnahmen sorgte.

Am 28. Mai 1934 konnte die «Uschter-Oepfel-Bahn», wie die Bahn scherzhaft genannt wurde, auf 25 Betriebsjahre zurückblicken. Bei dieser Gelegenheit erinnerte man sich bei einem Rückblick an das Projekt die Bahn vom Langholz nach Stäfa zu verlängern, doch leider stiess man in Stäfa nicht auf das gewünschte Interesse. Die folgenden Jahre waren dann aber wiederholt durch sinkende Einnahmen gekennzeichnet, das Unternehmen hatte gegen die beginnende Autokonkurrenz anzukämpfen. Während des zweiten Weltkrieges rächte es sich, dass die Bahn damals nicht mit den besten Materialien gebaut wurde und dass am Unterhalt mehr als zulässig gespart wurde. Es war auch die Zeit gekommen, dass das Rollmaterial gebrechlich wurde und ersetzt werden müsste. Daher kam bereits zu diesem Zeitpunkt der Gedanke auf, dass die Bahn durch einen Autobus ersetzt werden sollte. Der Mangel an Gummiartikeln für die Autos und Velos und dessen Einschränkungen des privaten Autoverkehrs verhalfen der Bahn nochmals ein kurzes Aufblühen. 1939 verzeichnete man 58'478 und 1943 139'947 Reisende. 1945 wurden 4167 t Güter befördert. Erwähnenswert sind die Tonröhrentransporte für das Meliorationsgebiet Gossau – Mönchaltdorf sowie vermehrte Milchtransporte. Nach dem Kriegsende sanken die Einnahmen erneut während die Unterhaltskosten und andere Ausgaben stetig stiegen. Die gültige Konzession erlosch am 22. April 1949 – sie wurde provisorisch bis zum Einstellungsdatum am 1. Oktober 1949 verlängert.

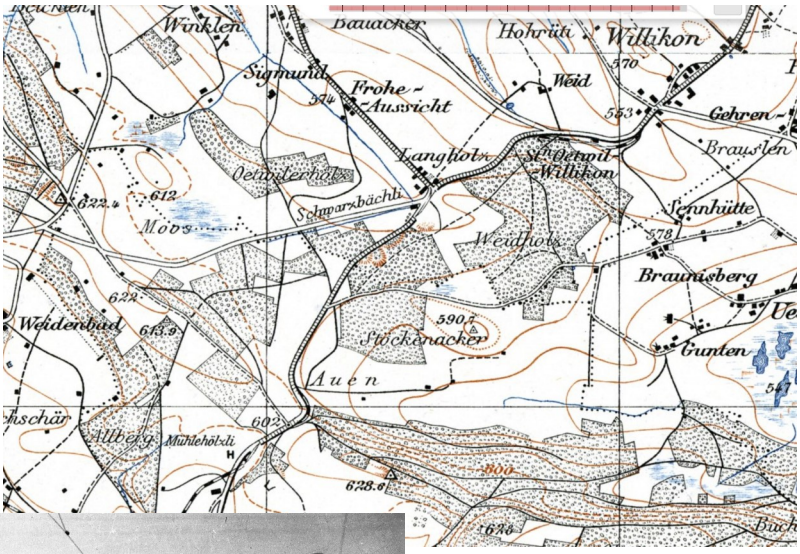
Ein langjähriger Streit plagte die UOe betreffend der Endstation in Langholz mit der Wetzikon – Meilen – Bahn (WMB). Die WMB widersetzte sich konsequent dem Zusammenschluss mit der UOe im Langholz – zum Bau eines gemeinsamen Bahnhofes an diesem abgelegenen Ort war kein Bedarf. Die WMB führte dort in einem eleganten Bogen ihr Trassé vorbei in Richtung Meilen. Der eigentliche WMB-Bahnhof Oetwil befand sich in Willikon und deshalb verlangte die WMB den Zusammenschluss mit der UOe als dortigen Umsteigepunkt. Die UOe verfolgten jedoch das Projekt den Zusammenschluss mit der WMB im Mühlehölzli zu realisieren um von dort aus allenfalls die Strecke nach Stäfa weiterzuführen. Die Mehrkosten von CHF 48'000.- überstiegen jedoch das Mass und man verzichtete weiterhin auf diese Projekt. Am 1. April 1909 kam es dann zu einer Einigung mit der WMB über die gemeinsame Benutzung der Station Langholz. Die Stationsbesorgung ging an die UOe, da die WMB weiterhin kaum Interesse hatte an diesem abgelegenen Ort diese Station zu bedienen. Unter anderem durfte die UOe unter keinen Umständen Manöver auf den WMB-Geleisen durchführen. Die UOe kündigten bereits 1912 den Vertrag wieder welcher dann jahrelang nicht erneuert wurde nachdem die Vorschläge der WMB für die UOe unannehmbar waren. 1923 klagten dann die UOe schliesslich beim Bundesgericht nachdem das Eisenbahndepartement auf eine Beendigung des vertragslosen Zustandes pochte. Am 2. Februar 1926 fand dann schliesslich eine Konferenz mit zwei Regierungsräten und Bahnvertretern im Regierungsgebäude in Zürich statt, um endlich eine Einigkeit zu erzielen. Die UOe traten die beiden Weichen welche ins Gleis der WMB führten an die WMB ab und das Zugspersonal beider Bahnen hatten sich beim Gepäck- und Güterumlad gegenseitig Hilfe zu leisten! Die Stelle des Stationsvorstandes in Langholz wurde neu durch die Stationshalterin von Oetwil-Willikon besorgt, welche zu Lasten der UOe für CHF 100.- pro Monat ging. Dazu wurde das Streckentelefon der UOe von Langholz nach Oetwil-Willikon verlängert.

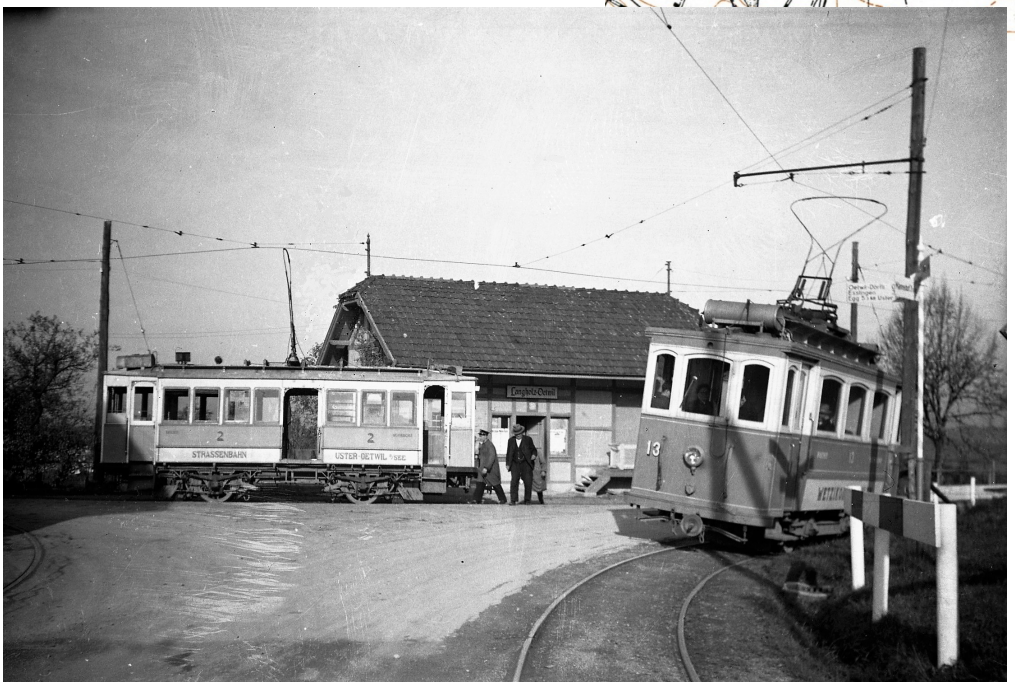
Bereits 1932 wurde durch den Direktor der Emmentalbahn (EB) über die UOe ein Gutachten erstellt welches an der Existenz und Lebensfähigkeit der Bahn zweifelte. Wegen der schlechten Finanzlage ersuchte der Verwaltungsrat der UOe am 30. Mai 1939 den Bund um Hilfe aufgrund des Bundesbeschlusses vom 28. Oktober 1937 über die Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen um finanzielle Unterstützung welche jedoch abgelehnt wurde. Im März 1940 lieferte der Direktor der Frauenfeld-Will-Bahn (FW) Ing. Heinr. Hürlimann eine Expertise über die Zürcher Oberland Bahnen ab. Die Erneuerung der UOe hätte rund CHF 830'000.- gekostet und die jährlichen Defizite wurden mit CHF 24'000.-

Die Uster - Oetwil - Bahn in den Anfangsjahren. Der CFe 2/2 2 und C 22 vor dem Depot in Uster. Die Aufnahme dürfte im Jahr 1910 entstanden sein. Die Fahrzeuge hatten anfänglich einen gelben Farbanstrich.

Aufnahme: Foto Müller, Uster, Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Kartenausschnitt aus dem Jahr 1940. In Langholz bestand zwischen der UOe und der WMB eine Gleisverbindung und war der Endpunkt der UOe. Diese war lange ein Streitfall zwischen den beiden Bahnbetrieben. Die UOe wollte den Endpunkt bei der Station Mühlehölzli haben, um von dort ihre Strecke weiter nach Stäfa ausbauen zu können. Die WMB jedoch wollte den Endpunkt in Oetwil-Wilikon haben.





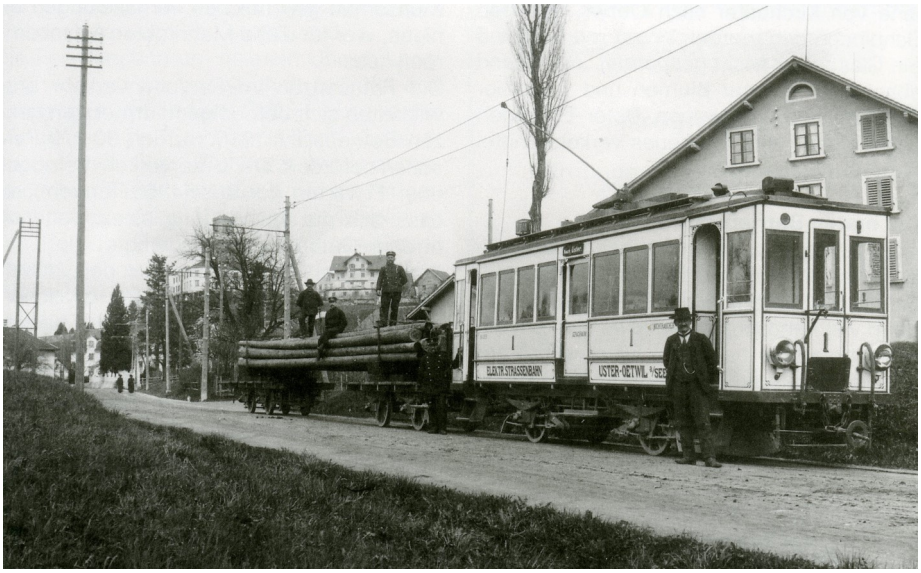
Die beiden Zürcher Oberländer Trambahnen begegneten sich in Langholz. Auf dem Bild rechts der Ce 2/2 13 der WMB und beim Schuppen der UOe Triebwagen CFe 2/2 2.

Aufnahme: Armin Wanner, Esslingen

beziffert. Hürlimann kam dabei zu einem düsteren und vernichtenden Urteil über den Zustand der UOe. «Das Bild über die Entwicklung des Betriebes und Verkehrs ist wohl das trostloseste aller zürcherischen Nebenbahnen. Das Rollmaterial ist technisch total veraltet und verbraucht und die Gleisanlagen genügen den Anforderungen in keiner Weise mehr, da bereits ja beim Bahnbau gespart wurde».

1942 wurde eine Kommission zur Vorbereitung der Reorganisation der Zürcher Oberland Bahnen gebildet und am 22. Juli 1945 plädierten die Experten für die Umstellung der WMB und UOe auf Busbetrieb. Die Sanierung der UOe wäre allein auf CHF 2. Mio. zu stehen gekommen. Die gesamten Sanierungskosten beider Bahnen von über CHF 4'765'000.- hätten von der öffentlichen Hand übernommen werden müssen. Dabei wurde vorgeschlagen, dass die Forchbahn die Strecken Esslingen – Grüningen – Wetzikon sowie Uster – Oetwil-Dorf betreiben würde. Das Projekt scheiterte jedoch aus finanziellen Gründen. Aus der heutigen Sicht hätte eine solche Lösung eine gewisse Berechtigung gehabt, da die Busse der VZO in der heutigen Zeit hohe Frequenzen aufweisen und die Bautätigkeit im Zürcher Oberland erheblich zugenommen hat. Am 25./26. Mai 1946 gab das Zürcher Stimmvolk den beiden Bahnen nach einem heftig geführten Abstimmungskampf den endgültigen Todesstoss. So verkehrte die UOe am 1. Oktober 1949 zum letzten Mal.

Bei der Uster – Oetwil – Bahn handelte es sich um eine typische Überlandstrassenbahn, bei



Die Uster - Oetwil - Bahn in ihren Anfangsjahren. Der helle Anstrich und der Trolleystangenstromabnehmer deuten darauf hin, dass die Aufnahme um ca. 1912 entstanden sein muss. Die Fahrzeuge waren im Ursprungszustand gelb gestrichen. Auf dem Bild ein Langholztransport mit dem CFe 2/2 1 in der Nähe des Depot Uster.

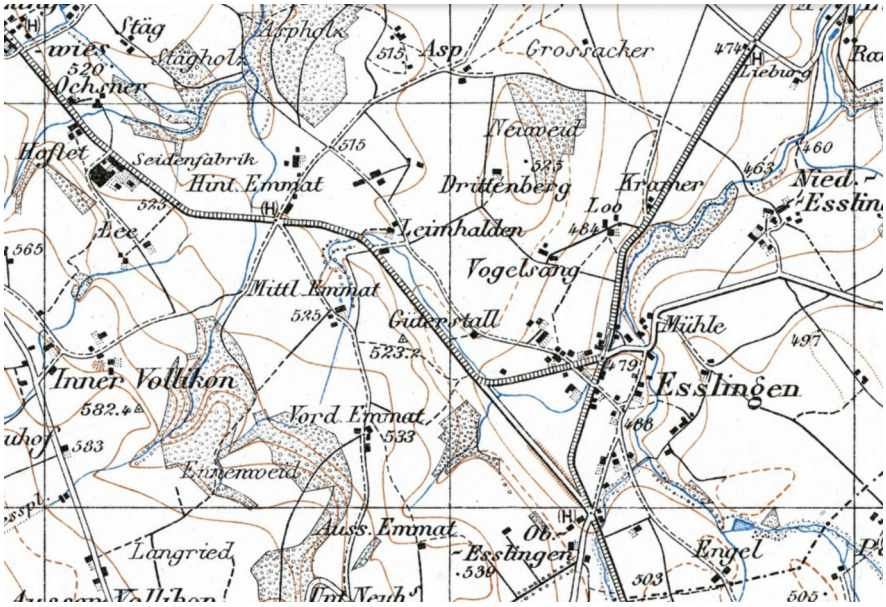
Aufnahme; Foto Müller, Uster, Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Der Triebwagen CFe 2/2 1 wartet auf die Fahrgäste in Uster vor dem SBB Bahnhofgebäude. Das Aufnahmegebäude stammt aus dem Jahr 1856 als die Glattalbahn von Wallisellen nach Uster eröffnet wurde. 1902 wurde dieses Gebäude erweitert und ist bis heute erhalten geblieben.

Aufnahme: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Verkehrsknotenpunkt Esslingen: Dort trafen sich die beiden Trambahnen UOe und die 1912 eröffnete Forchbahn. In Esslingen entstand eine recht umfangreiche Gleisanlage mit 11 Weichen von denen nur zwei der UOe gehörten. Die übrigen wurden durch die FB beansprucht.

Aufnahme: Slg. Verkehrshaus der Schweiz, Luzern



Kartenausschnitt Esslingen. Die Forchbahn wurde von Zürich Stadelhofen über die Forch und Egg nach Esslingen im Jahr 1912 gebaut und erhielt einen Gleisanschluss zur UOe. Dort fanden jedoch nur an Sonntagen fahrplanmässige Kreuzungen und Anschlüsse statt. Rollmaterialaustausch zwischen FB und UOe fanden nur selten statt, die Fahrleitungsspannungen waren auch unterschiedlich. Die FB fuhr mit 1000 V= und später mit 1200 V=, die UOe jedoch nur mit 800 V=.

der die Geleise mit wenigen Ausnahmen vollständig seitlich in die Strassen verlegt waren. Die UOe hatte ihren Ausgangspunkt am Bahnhofplatz in Uster und bog in einer scharfen Rechtskurve in die Bahnhofstrasse ein und führte über den Sternenplatz zur Zentralstrasse, überquerte den Aabach und nach einer kurzen Steigung wurde die Talackerstrasse erreicht. Die Bahnstrecke senkte sich nun wieder, vorbei am zweigleisigen Depot vorbei am Ortsrand von Uster. Auf leicht abfallender Strecke wurde Riedikon erreicht wo eine Ausweichstelle mit Stumpengleis sich befand. Die Strecke führte nun weiter durch ein dünn besiedeltes Landwirtschaftsgebiet am oberen Ende des Greifensees, erreichte die Haltestelle Kies und schliesslich die Ortschaft Mönchaltdorf. Die Strecke stieg mit ca. 24 Promillen leicht an. Die Station Mönchaltdorf bestand wiederum aus einem Ausweichgleis mit Stumpen am Güterschuppen der noch heute zu erkennen ist. Kurz nach der Station überquerte die Bahn auf einer eigenen Brücke den Aabach. Die UOe folgt nun weiter der Kantonsstrasse in seitlicher Lage mit einer Steigung von 56 Promillen um Esslingen zu erreichen. Im November 1912 wurde dort die Forchbahn eröffnet, sodass damals die Gleisanlage erweitert werden musste. Nach Esslingen wechselt das Geleise wieder die Strassenseite und führt so auf einer maximalen Steigung von 70 Promillen zum Ort Oetwil am See und weiter nach Langholz wo eine

Gleisverbindung zur WMB bestand.

Verlegt wurden 12 m lange Vignolschienen zu 24,2 kg/m und waren auf Schwellen mit 26 kg Gewicht montiert. Durch die Ortschaften gelangten 15 m lange Rillenschien der Marke Phoenix mit einem Metergewicht von 30,4 kg zum Einbau. Ursprünglich waren auf der ganzen Strecke 22 grösstenteils zweizungige automatische Federzungenweichen eingebaut.

Das mangelhaft gebaute Gleis musste bereits 1913 an vielen Stellen wieder in Ordnung gebracht werden und 1921 musste der Streckenabschnitt Kies – Mönchaltdorf gründlich saniert werden. Zwischen 1926 und 1928 mussten die Geleise im Ortszentrum von Uster in der Bahnhofstrasse bis zum Talacker erneuert werden. Durch die Tieferlegung des Sternenplatzes waren weitere Anpassungen an der Gleisanlage erforderlich. Wegen der angespannten Finanzlage wurden nur die allernotwendigsten Unterhaltsarbeiten auf der übrigen Strecke durchgeführt. Im Jahr 1931 begannen die Erneuerungsarbeiten auf dem Bahnhofplatz von Uster bei denen die Gleisanlagen neugestaltet und die Schwellen und Weichen einbetoniert wurden. 1933 beschloss der Kanton Zürich die Strasse von Uster nach Oetwil mit einem neuen Belag zu versehen. Folglich sollte das Gleis der UOe ebenfalls erneuert werden. Die Kosten beliefen sich auf CHF 105'000.-. Im Herbst 1933 wurden zwei Experten, die Direktoren der Frauenfeld – Will – Bahn (FW) und der Appenzellerbahn (AB) zur Begutachtung der Umbaustrecke eingeladen. Sie rieten, dass die abgeschlagenen Schienenstösse durch Abtrennen der Schienenenden gründlich instand gestellt werden müssten und dass dem Ersatz der vielerorts schadhaften Laschen die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Da der Gleisumbau durch einen Unternehmer ohne dauernde Fachaufsicht erfolgte stellte die FW und AB zu Instruktionszwecken für einige Tage einen Bahnmeister zur Verfügung. Der Umbau begann im September 1933 und dauerte bis Ende August 1934. Mit dem Einlegen von zwei neuen Schwellen bei den Schienenstössen sollte eine bessere Unterlage geschaffen sowie die Schienenstösse saniert und verstärkt werden. Dazu wurden gebrauchte Schienen von der Forchbahn herbeigeschafft. Auf den Streckenabschnitten mit Rillenschienen durch die Ortschaften erfolgte eine Teerung zwischen den Schienen. Leider war es jedoch so, dass den Vorschlägen der beiden Experten über die Art und Weise kaum Folge geleistet wurde wie einem Bericht vom 16. Mai 1935 zu entnehmen ist: «Den Ratschlägen der Experten ist in keiner Beziehung Folge geleistet worden. Die Kosten für die Reparatur eines Schienenstosses bei offener Baugrube wäre lediglich auf CHF 8.- - 10.- zu stehen kommen und hätte wohl für die gesamte Strecke rund CHF 4000.- gekostet – damit wäre das Übel über lange Zeit behoben gewesen. Ganz im Gegenteil stellte man bei der Begehung am 16. Mai 1935 fest, dass sich schon nach einjähriger Betriebszeit bereits wieder schadhafte Schienenstösse einstellten und dass die Fahrzeuge wieder schlingern was unweigerlich in Kürze zu Gleisverwerfungen führte. In dieser Weise ist bereits bald wieder mit hohen Reparaturkosten zu rechnen. Die Experten waren sich dabei nicht im Klaren, wozu sie im Herbst 1933 nach Uster berufen wurden um Ratschläge zu erteilen…».

Am 31. Oktober 1908 wurde zwischen dem Elektrizitätswerk des Kantons Zürich (EKZ) und der UOe ein zehnjähriger Stromlieferungsvertrag unterzeichnet. Dazu wurde in Uster eine Umformerstation welche den Drehstrom von 8000 V in die Fahrleitungsspannung von 800 V Gleichstrom umwandelt. Dazu waren zwei Drehstromtransformatoren 8000V / 500 V und zwei Umformer (Motor-Generator) mit einer Leistung von 60 kW sowie einer Pufferbatterie mit 400 Elementen für 110 A aufgestellt worden. Nach Ablauf des Vertrages erhöhte das EKZ die Kosten für die Energie und Bedienung der Umformerstation um 60% was die UOe zur Anschaffung einer eigenen Umformerstation bewog. Die neue Anlage wurde beim Depot geplant. 1930 wurde die gesamte Anlage von den Gemeindewerken Uster übernommen und die Umformeranlage durch einen Quecksilberdampf-Gleichrichter ersetzt. Die Fahrleitungsanlage bestand im Gegensatz zu anderen Überlandstrassenbahnen nur aus einem Draht. Diese war in Abständen von 30 m an Querseilen aufgehängt welche an Auslegern befestigt waren. Die unsachgemäss erstellte Fahrleitung zeitigte bereits 1911 unangenehme Folgen. 70 Masten waren bereits morsch und unzählige

Nur eine Wagenklasse — **119 b Uster-Oetwil-Langholz** — Elektr. Schmalspurbahn

21	Zürich HB ..... 116..	ab	6 15	8 02	8 02	10 37	11 55	d2 12 10	14 29	15 36	16 57	17 39	18 56	...	19 43	...	...
0	Uster SBB	an	6 50	8 36	8 36	11 13	12 28	d2 12 38	14 54	16 11	17 31	18 07	19 32		20 18		
Eff.	Betr.-Chef UOe, Grüningen		202	254	204	256	208		210	212	262	214	264		216		
km	**Uster SBB**	ab	6 54	b9 06	a9 06	b11 40	12 55	↲	15 12	a17 19	b17 35	18 25	b19 34		20 25		
2	Riedikon	„	7 02	⟩9 14	⟩9 15	⟩11 48	13 04	...	15 19	⟩17 27	⟩17 43	18 33	⟩19 41	...	20 33	...	...
3	×Kies	„	7 05	⟩9 17	⟩9 17	⟩11 50	13 06		15 22	⟩17 29	⟩17 46	18 35	⟩19 43		20 36		
5	Mönchaltorf	„	7 12	⟩9 22	⟩9 27	⟩11 55	13 13	...	15 26	⟩17 35	⟩17 50	18 42	⟩19 48	...	20 40	...	...
7	×Lieburg	„	7 18	⟩9 27	⟩9 32	⟩12 00	13 18		15 30	⟩17 39	⟩17 54	18 45	⟩19 52		20 45		
8	Esslingen	an	7 21	⟩9 30	⟩9 34	⟩12 02	13 20	...	15 32	a17 42	⟩17 57	18 50	⟩19 55	...	20 47	...	...
	(Forchbahn 118b)	ab	7 22	⟩9 32	⟩9 39	⟩12 03	13 21		15 33		⟩17 58	18 51	⟩19 56		20 48		
9	×Gusch	„	7 28	⟩9 36	⟩9 43	⟩12 08	13 26	...	15 37	...	⟩18 03	18 54	⟩20 01	...	20 52	...	...
10	**Oetwil am See**	„	7 32	⟩9 40	⟩9 54	⟩12 11	13 29		15 40		⟩18 06	19 00	⟩20 04		20 56		
11	Langholz	an	7 36	b9 43	a9 58	b12 15	13 33	..	15 43	...	b18 10	19 04	b20 07	...	20 59	...	...

Eff.	(Wetzikon-Meilen 119)		201		203		207	257	209	259	211	213	263		215	265
km	Langholz	ab	5 42		1)7 46		11 50	b12 53	a13 59	b14 36	16 01		b18 18		19 19	b21 06
1	**Oetwil am See**	„	5 46	...	7 51	...	11 54	⟩12 57	⟩14 05	⟩14 40	16 05	...	⟩18 22	...	19 24	⟩21 09
2	×Gusch	„	5 49		7 54		11 58	⟩13 01	⟩14 08	⟩14 43	16 08		⟩18 25		19 27	⟩21 12
4	Esslingen	an	5 52	...	7 58	...	12 01	⟩13 05	⟩14 12	⟩14 46	16 12	...	⟩18 30	...	19 31	⟩21 16
	(Forchbahn 118b)	ab	5 53		8 00		12 02	⟩13 06	⟩14 15	⟩14 47	16 13	a17 44	⟩18 32		19 34	⟩21 26
4	×Lieburg	„	5 56	...	8 02	...	12 05	⟩13 08	⟩14 18	⟩14 49	16 16	⟩17 46	⟩18 34	...	19 37	⟩21 29
6	Mönchaltorf	„	6 00		8 10		12 10	⟩13 14	⟩14 24	⟩14 54	16 21	⟩17 52	⟩18 41		19 47	⟩21 34
8	×Kies	„	6 05	...	8 16	...	12 14	⟩13 18	⟩14 29	⟩15 00	16 24	⟩17 56	⟩18 44	...	19 52	⟩21 39
9	Riedikon	„	6 08		8 18		12 17	⟩13 21	⟩14 33	⟩15 02	16 29	⟩17 59	⟩18 48		19 55	⟩21 42
11	**Uster SBB** 116.714.721c...	an	6 16	...	8 26	...	12 25	b13 29	a14 42	b15 10	16 37	a18 07	b18 56	...	20 03	b21 50
0	Uster SBB	ab	6 20		8 29		12 56	14 23	15 38	15 38	16 45	18 22	19 02		20 24	22 05
21	Zürich HB ..... 116..	an	6 57	...	8 55	...	13 29	14 58	16 12	16 12	17 19	18 57	19 36	...	20 59	22 34

× Halt auf Verlangen (siehe allg. Bemerkungen).
a An Werktagen, ausg. am 6. VI.
b An Sonn- und a. g. Feiertagen, sowie am 6. VI.
d An Werktagen, ausg. an Samstagen und am 6. VI.
1) Wartet auf Zug 4 von Grüningen, wenn Reisende vorgemeldet sind und Zug 4 nicht verspätet ist.
2) An Samstagen Zürich HB ab 12 16, Uster an 12 52.

Letzter Fahrplan der UOe
Sommer 1949

Masten waren bereits morsch und unzählige Speiseleitungsisolatoren waren defekt und mussten mit hohem finanziellem Aufwand ersetzt werden. 1919 erfolgte die Umstellung vom Rollenstromabnehmer auf Lyrabügel wie dies auch bei der WMB geschah. In Esslingen wurden 1922 neue Fahrleitungstrenner eingebaut, da die Forchbahn neu mit 1200 V Gleichstrom betrieben wurde. 1927 erfolgten Anpassungen der Fahrleitung in Uster über den Sternenplatz infolge der Gleisänderungen. 1924 mussten wiederum viele morsche Fahrleitungsmasten ersetzt werden. Der Zustand der Fahrleitung bei der Betriebseinstellung im Jahr 1949 war äusserst marode.

Der CFe 2/2 2 wartet mit einem Güterzug in Uster auf die Abfahrt (oben), während auf dem Bild rechts das Personal sich vor dem CFe 2/2 3 beim Depot in Uster dem Fotografen stellt.

Die UOe beschäftigte drei Wagenführer / Kondukteure, einen Depotchef, ein Reparateur und einen Stationsvorstand sowie ein Wärter. Um den Betrieb jedoch aufrecht erhalten zu können musste regelmässig noch weiteres Aushilfspersonal beschäftigt werden.

Die beiden Aufnahmen stammen vom ehemaligen Depotchef der Forchbahn, Armin Wanner, Esslingen ca. 1948.

Das Rollmaterial der UOe

Das Rollmaterial entsprach im Prinzip demjenigen der Sernftalbahn (SeTB). Die drei Triebwagen CFe 2/2 1–3 wurden 1909 bei der Sächsischen Waggon und Maschinenfabrik AG, vormals Busch & Co. in Bautzen geliefert wobei für die elektrische Ausrüstung die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) verantwortlich war. Die Fahrzeuge hätten bis zum 1. März 1908 in der Schweiz zur MFO für den Einbau der elektrischen Ausrüstung gelangen sollen kamen jedoch mit einiger Verspätung dort an.

Die drei Triebwagen waren recht hochbeinige zweiachsige Quersitzwagen in der Mitte mit einem Gepäckraum versehen und links und rechts die Personenabteile 2. Klasse mit 12 Raucher- und 6 Nichtrauchersitzplätzen. An beiden Enden befand sich die Einstiegplattform mit den Führerständen. Der hölzerne verblechte Wagenkasten sass auf einem soliden Untergestell der mit gewöhnlichen Blattfedern auf den beiden angetriebenen Achsen aufgesetzt war. Die Räder hatten einen Durchmesser von 860 mm. Eine besondere Erscheinung waren die ausgesprochenen eckigen Formen. Der Innenausbau bestand aus Holztäfern und verliehen so für die damalige Zeit eine elegante Note. Der Farbanstrich war zu den Anfangszeiten in gelb gehalten. Die Kosten pro Triebwagen beliefen sich auf CHF 28'000.-. Die Länge über Kupplung betrug 9900 mm, der Radstand 3500 mm und die Wagenbreite 2200 mm. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 25-35 km/h angegeben. Um die Fahrzeuge mit Personenanhängewagen oder Güterwagen verkehren zu lassen diente eine einfache sog. Trompetenkupplung welche identisch mit derjenigen der WMB war. Anfänglich besassen die CFe 2/2 1–3 Achskompressoren welche sich nur bedingt bewährten. 1943 wurden diese durch Motorkompressoren System Knorr ersetzt. Die Kosten beliefen sich auf CHF 3000.- pro Wagen. Die elektrische Ausrüstung bestand aus zwei 45 PS – Fahrmotoren des MFO Typs TM 12b welche als Tatzlagermotoren mit einem Übersetzungsverhältnis von 1:5 die Achsen antrieben. Die Stromabnahme geschah bis 1919 mit Rollenstromabnehmer und wurden dann durch einen in der Wagenmitte angeordneten Lyra-Schleppbügel, beschafft bei der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ), ersetzt. In der Folge musste auch die Fahrleitung angepasst werden was wiederum CHF 5333.- kostete. In den Führerständen befanden sich nebst den Fahrschaltern die notwendigen Bremseinrichtungen, die Knorr Druckluftbremse, Handbremse sowie die Sandstreuvorrichtung. Als Betriebsbremse diente die elektrische Widerstandsbremse wobei die Anfahr- und Bremswiderstände sich unter dem Wagenboden befanden. Zwei Triebwagen erhielten 1911 einen neuen Anstrich in hellblau und weiss und 1912 erhielt auch das andere Fahrzeug dieselbe Farbgebung. 1934 wurden die Triebwagen mit neuen etwas stärkeren Fahrmotoren (2 x 52 PS) ausgerüstet und die Totmanneinrichtung nachgebaut um die Führung von Einmannzügen zu ermöglichen. Ansonsten wurden an diesen Fahrzeugen kaum etwas verändert, der Unterhalt bezog sich immer nur auf das Notwendigste.

Nach der Betriebsumstellung war der CFe 2/2 1 eine Zeitlang im Depot Irchelstrasse der VBZ abgestellt, 1952 wurde er zusammen mit dem CFe 2/2 3 bei der Alteisenhandlung Kahn in Zürich zerlegt. Der Kasten des Motorwagens 2 diente bis 1970 als Hühnerhaus in Hombrechtikon und verfiel dann dort dem Abbruch.

Die drei Personenanhängewagen C2 21-23 welche 1909 ebenfalls in Bautzen beschafft wurden hatten eine Länge über Kupplung von 8530 mm, einen Radstand von 3500 mm und wogen 8,4 t. Die Quersitzwagen wiesen 24 Sitz - und 16 Stehplätze auf und kosteten damals CHF 13'000.- pro Wagen. Die zweiachsigen Fahrzeuge besassen zwei offene Plattformen und das Untergestell war nach denselben Prinzipien wie bei den Motorwagen ausgeführt. Die Räder hatten einen Durchmesser von 850 mm. Ab 1913 erhielten die Fahrzeuge ebenfalls den blau/weissen Farbanstrich. Sonst blieben diese Fahrzeuge bis zur Betriebseinstellung weitgehend im Ursprungszustand. Der C2 23 konnte vom März 1918 bis ins Jahr 1921 an die Aarau – Schöftland – Bahn (AS) vermietet werden. 1949 gelangte er noch zur WMB als Ersatz für den WMB C2 22. Nach der Betriebseinstellung konnten auch diese Fahrzeuge nicht an andere Bahnunternehmungen verkauft werden. Der C2 21 kam nach Oetwil und diente dort als Magazin und wurde 1996 abgebrochen. Der C2 22 kam ins Depot Irchelstrasse der VBZ und

Der frisch herausgeputzte Motorwagen CFe 2/2 3 wartet vor dem Güterschuppen in Uster um 1934. In Berichten der Kontrollingenieuere kam die UOe nie gut weg. Fahrzeuge und Depot seien im schlechten Zustand, Depotchef und Fahrpersonal seien auch ziemlich unfähig ihre Arbeit zu verrichten. Der CFe 2/2 3 war defekt, weil der Depotchef die Wicklung eines Fahrmotors mit Hammerschlägen beschädigt hat!

Aufnahme Alfred Thurnheer, Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

***Bild rechts:** Die beiden Motorwagen CFe 2/2 3 und 1 vor dem Depot in Uster ca. 1949. Die Motorwagen konnten natürlich nie in Vielfachsteuerung verkehren wie das Bild etwas vortäuscht.*

Aufnahme: Armin Wanner, Esslingen

***Bild unten:** Triebwagen CFe 2/2 3 mit neuem blau/weissen Anstrich und geänderter Beschriftung beim Depot in Uster.*

Aufnahme: Fritz Stäuble, Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

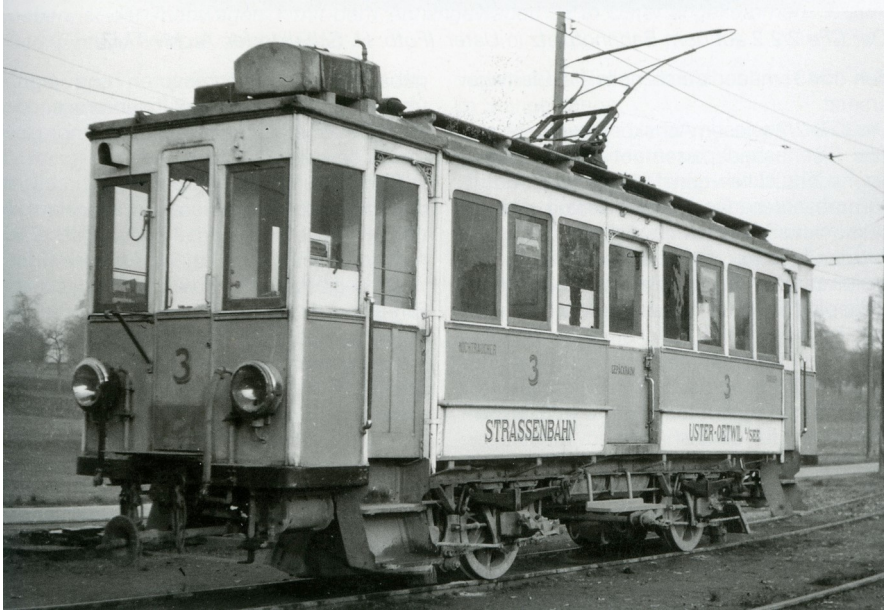
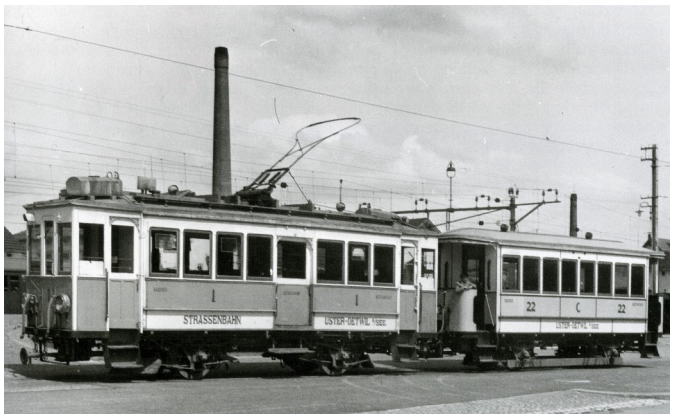


Bild Seite 30 oben:

Soeben ist der UOe - Zug mit dem CFe 2/2 1 und Anhängewagen C2 22 am Bahnhof in Uster am 9. Juni 1946 angekommen.

Aufnahme; J. Wetzel (Vater von Ernst Wetzel) Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

wurde dann 1952 beim Alteisenhändler Kahn in Zürich abgebrochen. Der C2 23 diente als Holzschopf im Allenberg, kam 1970 nach Rafz und fand dort die Verwendung als Gartenhaus. Das weitere Schicksal ist unbekannt.



Für den Güterverkehr dienten die gedeckten Güterwagen K2 41 – 42, die offenen Güterwagen L2 61 – 62 gebaut durch Bautzen, sowie den 1910 bei SWS angeschafften L2 63. Der Verbleib der Güterwagen gestaltete sich wie folgt:

K2 41; 1950 aufgestellt in Laubesrüti, dann abgebrochen
K2 42; 1950 verkauft an Langenthal-Melchnau-Bahn (LMB) als K 35; 1967 abgebrochen

L2 61; 1950 verkauft an Trogenerbahn (TB) als L 54; 05.1967 abgebrochen
L2 62; 1950 verkauft an Forchbahn (FB) als L 35; 12.1966 abgebrochen
L2 63; 1950 verkauft an Trogenerbahn (TB), L (Ek) 55

An Werktagen war während der gesamten Betriebszeit nur ein Motorwagen zwischen Uster und Langholz unterwegs. Für Dienst- und Güterzüge kam ein weiterer Triebwagen zum Einsatz. Nur an Sonn- und allgemeinen Feiertagen war der Fahrplan etwas dichter und es musste ein zweiter Zug eingesetzt werden wobei es dann in Esslingen, Mönchaltdorf oder Riedikon zu Zugskreuzungen kam. Um 1909 benötigte man für eine Fahrt von Uster nach Langholz 46 Minuten. 1934 wurde diese auf 34 Minuten verkürzt und in der letzten Fahrplanperiode waren dies immer noch zwischen 31 und 38 Minuten.

Ab dem 1. September 1909 übernahm die Bahn zweimal täglich die Milchtransporte von Mönchaltdorf nach Uster. Der Güterverkehr spielte eine wichtige Rolle bei der UOe, durchschnittlich stammten doch 1/3 der Betriebseinnahmen vom Güterverkehr. Transportiert wurden nebst Milch hauptsächlich Landwirtschaftliche Produkte. Der Ausbau der Forchstrasse brachte der UOe in den 1930er-Jahren umfangreiche Kiestransporte zwischen Uster und Esslingen, sodass auch Güterwagen der Forchbahn zum Einsatz kamen. Am 24. September 1922 wurde das Forch-Denkmal eingeweiht. Die Forchbahn war mit ihrem Rollmaterial stark überfordert um dem Ansturm gewappnet zu sein. Die StStZ übernahm den Betrieb zwischen Zürich-Stadelhofen und Rehalp, die Forchbahn beförderte die Reisenden zwischen Rehalp und der Forch und die UOe wurde für den Betrieb zwischen Esslingen und der Forch beigezogen. Die Züge verkehrten zwischen 10 und 22 Uhr alle 20 Minuten und so gelangen UOe Fahrzeuge erstmals auf eine andere Bahnstrecke. Die Triebfahrzeuge der UOe durften wegen der Fahrdrahtspannung von damals noch 1000 V = auf der Forchbahn nur in der Fahrschaltung in Serie fahren. Doch passierte das Unheil doch, dass ein Fahrmotor defekt wurde und durch die FB repariert werden musste. Von 1937 bis 1939 kam es zu verschiedentlichen Einsätzen von vierachsigen Triebwagen der WMB auf der UOe. Während des zweiten Weltkrieges fanden Tonröhrentransporte der Keramikbrennerei Bodmer von der Tramschleife Zürich-Laubegg, an der Albisgütlilinie gelegen, via StStZ und Forchbahn nach Esslingen, wo die UOe diese Transporte ins Meliorationsgebiet bei Mönchaltdorf besorgte. Die bevorstehende Einstellung der UOe und der WMB war am 13. August 1949 auch der Anlass für eine SEAK-Exkursion mit einem Forchbahnzug bestehend aus dem Motorwagen CFe 2/3 6 und C2 15 von Esslingen über die UOe nach Langholz und weiter auf der WMB nach Grüningen. 1948 machte der neue Motorwagen CFe 4/4 9 der Forchbahn eine Probefahrt nach Uster.

Gelegentlich gab es Zusammenstösse von Fuhrwerken und Autos mit der UOe. So kollidierte der Abendzug am 30.August 1915 in Riedikon mit einem unbeleuchteten Fuhrwerk

und verletzte das Pferd derart, dass es auf der Stelle abgetan werden musste. Man fand dabei heraus, dass der Fuhrmann eingenickt war! Am 13. November 1919 wollte ein Knabe bei der Haltestelle Sternen in Uster auf einen fahrenden Zug aufspringen, rutschte auf dem Schnee aus und geriet unter den hinteren Wagen wobei ihm das linke Bein abgetrennt wurde. Im Geschäftsbericht 1919 ist dazu zu lesen: «Heute ist der Knabe im Besitz eines künstlichen Beines und marschiert rüstig zur Schule». Die Bahn leistete dafür eine Entschädigung von CHF 5500.-. Immer wieder gab es auch Störungen an den Triebfahrzeugen, Achsbrüche, Motordefekte und Entgleisungen waren meist auf den schlechten Gleiszustand zurückzuführen. Bei solchen Ausfällen kam dann meist die WMB mit einem Vierachsigen Triebwagen zum Einsatz. Ab Ende Januar 1942 stellten sich aussergewöhnliche Winterverhältnisse ein sodass es im Eis zu vermehrten Entgleisungen kam. Auch die Stromversorgung versagte an manchen Tagen, sodass der Fahrstrom von der WMB bezogen werden musste.

Nach der Betriebseinstellung begann der sofortige Demontage der Fahrleitungsanlagen. Mit dem Abbruch der Gleisanlagen wurde erst im Frühjahr 1950 begonnen als auch die WMB den Betrieb eingestellt hatte. Nach der Betriebseinstellung der WMB waren die Vierachsigen Motorwagen der WMB in Oetwil-Willikon abgestellt und wurden dann via Langholz mit einem Lastwagen auf dem noch bestehendem Gleis jedoch ohne Fahrleitung nach Essingen zur FB gezogen wo sie dann nach Schlieren zum Verlad überführt wurden. Heute kann man in Uster an den Häusern noch an wenigen Orten Rosetten erkennen an denen die Fahrleitung angebracht war.

Das Ende der Uster - Oetwil - Bahn:

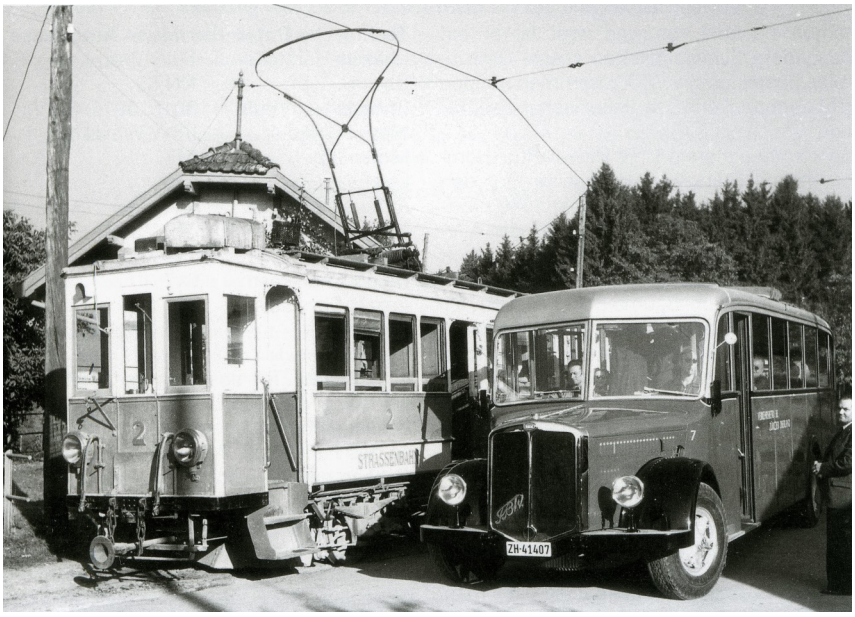
Der abgestellte Zug der UOe CFe 2/2 1 und C2 22 wartet auf den Abbruch bei der Firma Kahn, Zürich im StStZ-Depot Irchelstrasse. Dahinter drei StStZ-Motorwagen Ce 2/2 der Serie 1236 -1240 welche von der damaligen Strassenbahn Zürich - Oerlikon - Seebach (ZOS) stammten. Diese waren zu jenem Zeitpunkt im Jahr 1950 aber noch nicht zum Abbruch vorgesehen sondern überlebten noch bis 1969.

Aufnahme: Armin Wanner, Esslingen

Bild Seite 32 oben:

Motorwagen CFe 2/2 1 mit Anhängewagen C2 22 ist soeben in Uster angekommen.

Aufnahme: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH

Am 1. Oktober 1949 wurde die UOe durch den Autobusbetrieb der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO) abgelöst. Dasselbe Schicksal erlebte dann auch die WMB am 13. Mai 1950. Auf dem Bild nebenan der CFe 2/2 2 der UOe neben dem neuen Autobus der VZO in Langholz.

Aufnahme: Slg. H. Bodmer, Gossau ZH