

Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1964)

Heft: 1461

Artikel: Vor 70 Jahren : eine Fahrt mit der rechtsufrigen Zuerichseebahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-695796>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

VOR 70 JAHREN

EINE FAHRT MIT DER RECHTSUFRIGEN ZUERICHSEEBAHN

Kürzlich ist mir im vorzüglich betreuten Archiv des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern ein kleines Büchlein in die Hände gefallen, das als "Separatabdruck der Freitags-Zeitung" auf den Eröffnungstag der Rechtsufrigen Zürichseebahn, den 15. März 1894, herausgegeben wurde. Heute, da der Ausbau dieser Strecke im Gange ist, dürfte es in besonderem Masse aktuell sein, einige Originalitäten aus dem alten Büchlein herauszugreifen.

Lange musste das rechte Zürichseeufer auf seine Bahn warten. Mit dem Bau wurde 1875 begonnen. Wegen der Finanzkrise der Nordostbahn entstand jedoch 1877-1889 ein Unterbruch der Arbeiten. Anschliessend konnte das Werk glücklich vollendet werden. Allerdings lesen wir im Büchlein: "Auch jetzt, im März 1894, kann leider noch nicht die ganze Linie eröffnet werden, weil für das Teilstück Stadelhofen-Hauptbahnhof die Sicherungsarbeiten noch im Rückstand sind." Der begeisterte Verfasser beginnt trotzdem seine Fahrt schon im Hauptbahnhof. Wir wollen sie unsererseits mitmachen.

Nach dem Lob über den grossartigen neuen Viadukt über den Vorbahnhof und die Limmat folgt ein Hinweis, dass das dumpfe Getöse, welches der Reisende in *Letten* aus dem niedrigen Gebäude rechts wahrnimmt, von den Turbinenrädern der städtischen "Wasser- und Elektrizitätswerke" komme. Dann gelangen wir nach *Stadelhofen*, "wo auf der Strasse ausserhalb des Bahnkörpers das Rollen der neuen elektrischen Strassenbahn klingt".

Nun verschwindet der Zug im 1500 m langen Riesbacher Tunnel. "Unter der Mühlehaldenstrasse hinweg kriecht die schwarze Schlange wieder an die Sonne. Mit 'Ah!' und 'Oh!' lehnen die Insassen des Zuges sich wider alle Polizeivorschriften aus den Fenstern, denn nun öffnet sich plötzlich die lieblichste Aussicht auf den See und die Berge", schreibt jetzt unser begeisterter Eröffnungsschriftsteller. Offenbar ist diese Prophezeiung nicht ganz in Erfüllung gegangen. Jedenfalls haben wir an dieser Stelle noch keinen der vielen zeitungslisenden Abonnenten in Ah- und Oh-Rufe ausbrechen sehen, und glücklicherweise lehnen die Passagiere hier auch nicht scharenweise zum Fenster hinaus!

Von *Zürich-Tiefenbrunnen*, wo der Zug inzwischen Halt gemacht hat, wird berichtet, ausserhalb der Station lande ab und zu das Trajektschiff der Gebrüder Schnorf in Uetikon mit ein paar leeren Eisenbahn-Frachtwagen, die es von Wollishofen herüberbringe, um ebensoviele beladene als Retourfracht wieder mitzunehmen. Dieser Verkehr werde selbstverständlich eingestellt, sobald die Strecke Stadelhofen-Zürich fahrbar sei.

Auf der Weiterfahrt folgt ein Hinweis auf die Brauerei Mayer, "ein Backsteinbau in gefälligem Styl".

Zollikon konnte damals allem Anschein nach mit einem technischen Wunder aufwarten: "Von Zollikon reihen sich der Seestrasse entlang bis über Goldbach die Stangen der elektrischen Strassenlampen und ganz kurios kommt's dem am Abend heimkehrenden Ausflügler vor, zu vernehmen: Da, wo die elektrische Beleuchtung aufhört, fängt Gross-Zürich an!" Nicht ohne Schmunzeln vernehmen die Nichtzürcher, dass man in der Limmatstadt schon zu Zeiten des Gaslichts von *Gross-Zürich* gesprochen hat.

Doch weiter, immer mit unserem Führer von 1894. In *Erlenbach* erwartet uns zuerst eine sentimentale Betrachtung. Gerühmt wird die Aussicht, die der Vorstand

geniesst. "Die aufgerichteten Barrieren schliessen als Rahmen den Turm und die Hügelhänge, die beiden Brücklein über den Kurven der Bahnlinie zu einem hübschen Bildchen zusammen. Tausende werden an diesem Kabinettstück von Miniaturlandschaft achtlos vorübergehen . . ."

Die Barrieren ermuntern den Verfasser, auch auf technische Fragen einzutreten. Er schreibt: "Die Barrieren erinnern uns daran, noch mit einem Wort die sinnreichen modernen Sicherheitsvorschriften zu erwähnen, welche auf dieser neuen Bahnlinie zur Anwendung gekommen sind. Durchgängig ist die zentrale Weichenstellung eingeführt, die Weichenwärter kommen in Wegfall, und die Ueberführung der Züge von einem Geleise auf das andere geschieht von der Station aus mittelst des Hebelapparates, der auf dem Perron aufgestellt ist. Seitlich an dem Apparat befinden sich die Kurbeln für die Barrieren, denn auch diese bedürfen der besonderen Wartung nicht mehr, sondern von der Station aus herabgelassen, und ein Glockensignal warnt die Vorübergehenden vor den langsam sich senkenden Schlagbäumen. Ja es gibt einzelne Barrieren auf der Linie, welche überhaupt niemand zu besorgen braucht, da dies die Lokomotive des herannahenden Zuges übernimmt. An einer vom Strassenübergang noch ziemlich entfernten Stelle drücken die Räder eine Feder an die Schiene, wodurch ein seitlich angebrachter Apparat ausgeschaltet und die Barriere heruntergelassen wird. Sehr verbessert und vereinfacht ich auch die Vorrichtung der Signallaternen und der Signalscheiben, welche letztere nicht mehr gedreht werden (wobei eine optische Täuschung nie völlig ausgeschlossen ist), sondern mit dem obern Teil der Stange vornüber sich senken."

Dass es schon zu jener Zeit automatische Barrieren gab, ist wohl nicht nur für unsere Leser, sondern auch für uns selbst eine neue Entdeckung. Aber auch die folgende historische Begebenheit dürfte kaum bekannt sein. Der Wein von Erlenbach war einst derart begehrt, dass die Eidgenossen im alten Zürichkrieg einen gewaltsamen Versuch zur Abherbstung desselben machten. Der im Riesebüchlein zitierte Historiker Hans Erhard Escher erzählt hierüber: "Anno 1445, den 6. Weinmonat, machten die von Schweiz, Unterwalden, Zug und Glarus einen anschlag zu Ehrlichbach die Trauben abzuschneiden, wurden aber von den Züricherern, so hiervon beyzeiten nachricht bekommen, meistentheils wehrlos überfallen und ohne Noth geflüchtigt: grieffen gleichwol bald wiederum zur Wehr und gaben den Züricherern so viel zu schaffen, dass der Sieg eine lange Zeit zweifelhaftig angestanden, bis herr Hans von Rechberg mit seiner Reuterey daher kommen die Eidtgnossen ihren Schiffen zu gejagt, da ihren viel ertrunken. Die Eidtgnossen haben in disem Treffen, ohne die entrunkenen 170, die Züricher aber 28 Mann velohren". — Die Ueberlieferung meldet noch, dass während des Kampfes Frauen und Töchter auf dem "Almendli" am Berg hin und her gingen und mit Pfeifen und Pfanddeckeln einen grossen Lärm "verführten", um die Eidgenossen glauben zu machen, es rücke Zuzug heran. Der Zürichseewein, den der Liebhaber auch heute noch zu schätzen weiss, für den man heute aber kaum mehr 200 Krieger opfern würde, wird von Hans Erhard Escher auch an anderer Stelle voll Bewunderung erwähnt: Er vergleicht den Meilener mit dem ungarischen Tokayer und bezieht sich dabei auf das Urtheil "eines ungarischen Herren eigner Bekanntnuss". Zweifelnd meint hiezu unser Eröffnungs-

führer: "Die Eröffnung der Bahn wird verschiedenen unserer Leser Gelegenheit geben, zu erproben, ob der Tokayer von Meilen dieses Lob des Chronisten heute noch verdient". *Meilen* benützt er sodann zu einem aufschlussreichen Hinweis auf den damaligen Strafvollzug. "Zu äusserst am Seeufer steht eine Reihe Pappeln in Parade für die einfahrenden Schiffsgäste. Daneben ist in *wundervoller Lage* das Bezirksgefängnis errichtet, aber den Insassen hat man die Welt mit Brettern vernagelt; den Blick ins Freie verwehren ihnen die schräg aufwärts gerichteten, nur oben eine schmale Lucke offen lassenden Fensterladen; schöne Aussicht ist eben nicht, was den Leuten darin jetzt Noth thut, sondern Einkehr in sich selbst."

Bevor wir weiterfahren noch ein Rückblick nach Herrliberg, wo an der Ländte die Ledischiffe anlegen, die ihre Last aus dem Steinbruch der Gemeinde beziehen. Dazu unser Büchlein: "Solch ein Ledischiff ist doch im Grunde ein schrecklich plumpes, unmalerisches, so recht hölzernes Ding. Sein Erfinder hat ohne Zweifel den letzten Pfahlbauer in Obermeilen noch persönlich gekannt. Unverändert behält es seine eckige Form durch die Jahrhunderte, Jahrtausende hindurch und zieht gleichmüthig und träge auf dem See seine stäte Bahn." Soweit unser an Einfällen nicht verlegener Schriftsteller.

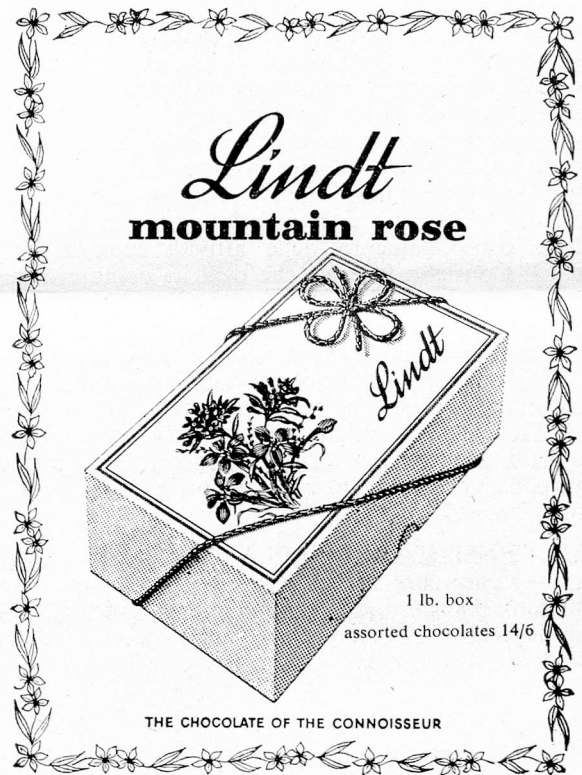
Nun aber weiter in rascher Fahrt nach Uetikon, Männedorf, *Stäfa*. Hier macht unser Führer wiederum Halt. Wir lesen: "An der zweiten Dampfschiffländte des Ortes empfängt, zugleich als Vorsteher der Schiffsstation, der Wirth zum Kehlhof die Reisenden, eine gewichtige Persönlichkeit, nach Umfang und Würde, am ganzen Zürichsee bekannt und beliebt. Vor dem Landungssteg steht rathlos ein Oechseln; es weiss nicht, soll es zu Schiff oder auf die Bahn."

Einen Tierfahrplan gab es damals eben noch nicht. Parallelen zu heute finden wir aber in einer im Reiseführer zitierten Schilderung eines alten Chronisten über die Insel *Ufenau*: "Das unkommlichst, das die Lehensleut (auf der Insel) haben, ist, wann der See der enden überfrohren (wie es denn oft geschihet) und in dem Frühling anfanget zu schmilzen, sie wie gefangne sind, indem niemand zu ihnen und sie zu niemandem kommen können, weilen sie sich über das Eisz zu gehen nicht mehr getrauen, müssen sich deswegen mit Speis und Trank wol versehen". Der Chronikschreiber warnt dann wiederholt davor, sich aufs Eis hinauszuwagen und meint: "das allerbeste ist, dass, wer nicht notwendig darzu getrungen wird, man sich dieser gattung Bruggen enthalte, weilen sie sehr schlecht underjochet seind."

Mit diesen "Seegfrönnigedanken" gelangt unser gepriesener Reiseschriftsteller von 1894 nach dem Endpunkt der Strecke, nach *Rapperswil*. Kurz vor der Einfahrt erwähnt er allerdings noch, dass "hier der Zug eine Stelle passirt, welche die Bahnarbeiter manche umsonst vergossene Schweisstropfen gekostet hat; von Leuten, die am *Suez- und am Panamakanal mitgeschaufelt*, konnte man hören, dass sie nirgens ein so verzweifertes Terrain gefunden, wie hier." Grund zu dieser Klage waren unablässige Rutschungen, die die Errichtung "massiver Cyclopmauern" erforderten.

Damit sind wir nun endgültig am Bestimmungsort angelangt, und der Verfasser des alten Büchleins verabschiedet sich von den Lesern mit einem Hinweis auf den Eröffnungstag der Zürichseelinie. Wir aber freuen uns heute, 70 Jahre später, über die liebenswürdige und lebendige Sprache des damaligen Journalisten, zu dessen Rüstzeug nicht nur ein reiches Wissen, sondern auch der heute leider so seltene gute Humor gehörte. A. A.

(SBB Nachrichtenblatt Januar 1964.)



Telegrams and Cables : TRANCOSMOS LONDON

TELEX 24777

Telephone : HOP 4433 (8 Lines)

COSMOS FREIGHTWAYS AGENCY LIMITED.

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

By Road, Rail, Sea and Air

1, CATHEDRAL STREET,
LONDON BRIDGE, LONDON, S.E.1.

REGULAR GROUPAGE SERVICES WITH

SWITZERLAND

ANGLO-SWISS CUSTOMS EXPERTS.

Agents : WELTIFURRER INTERNATIONAL TRANSPORT CO. Ltd., Zurich, Basle, Buchs, Schaffhausen, Geneva, St. Gall.

ALSO AT
LIVERPOOL, MANCHESTER
NEWCASTLE-ON-TYNE,
HULL, BRISTOL, CARDIFF,
SWANSEA, NEWPORT, Mon.
GLASGOW.

CONNECTED
THROUGHOUT
THE WORLD

OFFICIAL FREIGHT AND
PASSENGER AGENTS FOR
SWISSAIR AND ALL AIR LINES
TO SWITZERLAND AND ALL
PARTS OF THE WORLD