

Zeuge vergangener Zeit: der UeBB-Bahnhof Dürnten

Vor 100 Jahren lag das Dorf Dürnten an einer normalspurigen Eisenbahnlinie. Heute erinnern nur noch der Bahnhof und der Damm an diese Zeit.

Die Bahnlinien Zürich–Uster–Rapperswil, Wetzikon–Hinwil und auch Winterthur–Rüti durchs Töss-tal waren schon seit Jahrzehnten in Betrieb. Aber dem Bäretswiler Adolf Guyer-Zeller genügte das nicht. Er wollte eine Anbindung seiner Heimatgemeinde und seiner Spinnerei-Fabrik im Neuthal an die wichtigsten europäischen Bahnlinien schaffen. Als erstes Teilstück dieser «Transversalbahn» sollte die Linie von Bauma an den Zürichsee gebaut werden. Weil die Strecke über Dürnten führen sollte, beteiligte sich diese Gemeinde ebenfalls an der Subventionierung. Innert zweier Jahre, von 1899 bis 1901, wurde die Strecke Bauma–Hinwil–Dürnten–Bubikon–Hombrechtikon–Uerikon (sprich: Üriikon) gebaut. Mit unglaublichem Einsatz waren Dämme, Brücken und Gelände-einschnitte errichtet worden, und das ohne die heute vorhandenen Maschinen.

Das Stationsgebäude

Die Bahnhöfe wurden alle ähnlich gebaut. Weil das Gelände in Dürnten tiefer als das geplante Trasse lag, sah das Gebäude mit seinem Kellerunterbau vor der Aufschüttung wie ein Turm aus. Das Stationsgebäude mit angebautem Güterschuppen und Verla-



Alles neu: Stationsgebäude, Schuppen, Aborthäuschen, Stationsstrasse als Allee.

derampe sowie das Aborthäuschen, beides im Eigentum der Eisenbahngesellschaft Uerikon–Bauma, wurden 1901 bei der Gebäudeversicherung aufgenommen. Über dem Stationsbüro und dem Wartsaal bestand eine Dienstwohnung für den Vorstand. Der niedrigere Güterschuppen mit beidseitig herausragenden Vordächern über den Verladerrampen besass zwar ein Giebeldach, aber eines von ganz geringer Neigung.

Festliche Einweihung

Der 30. Mai 1901 war für die Bevölkerung von Dürnten ein grosser Festtag. Was Beine hatte, strömte über die auf einem Damm angelegte Stationsstrasse zum festlich geschmückten Bahnhof Dürnten, der zum Leidwesen der Alteinge-

sessenen weit abseits des Dorfes gebaut werden musste. Am Gebäude war ein witziger Spruch befestigt:

Mancher mag mich heut' bekritteln und als U-Ber-Bein betiteln.

Lass ihn geh'n! Erfahrung lehrt, dass das Gute sich bewährt.

Stolz und Freude liessen bei den meisten Leuten keine Bedenken am guten Werk aufkommen. Die Gesangsvereine der Gemeinde begrüsst den ersten Zug mit patriotischen Liedern. Auch alle Schulklassen waren mit ihren Lehrern aufmarschiert. Die Gemeindegasse kam für Trank und Speise auf, auch für das Bankett der Vereine in der «Sonne».

Kurze Betriebsdauer, Schliessung

Am Anfang verkehrten je fünf Züge pro Tag in beiden Richtungen. Die Dampflokomotiven wur-

den im Volksmund als «Glettise, Schnupfdrucke, Glaskasten = Dampfparkasse» bezeichnet. Aber die Bahn bereitete den beteiligten Gemeinden Sorgen. Der Erste Weltkrieg und die Krise danach führten zu grossen Defiziten. Die Verkehrsentwicklung der neueren Zeit mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Strasse widerlegte die grossen Erwartungen der Bahngründer.

Nach der Volksabstimmung von 1946 wurde die Strecke Hinwil–Bauma elektrifiziert und dann von den SBB übernommen. Das Teilstück Uerikon–Hinwil wurde 1948 aufgehoben, der Dürntner Bahnhofsvorstand Jakob Hess verlor seinen Posten. Ein Sattelschlepper und vier Autobusse des Typs Alfa Romeo ersetzten für den Anfang die aufgegebene Bahnstrecke. Die VZO übernahmen die Verbindung der Dörfer und anfänglich auch die Bahnanlagen.



Vorstand und Gehilfe warten auf den nächsten Zug (Postkarte, vor 1910).



Immer seltener kommt nach 1948 eine Wagenladung von Bubikon.

Der Grossteil der Gleise wurde entfernt, auch auf dem Dürntner Teilstück des Dammes, welcher an die Zivilgemeinde Dürnten überging. Für die alteingesessenen Dürntner war das alles ein harter Schlag. Es gab solche, die aus Trotz lange keinen Bus bestiegen. Während eines Vierteljahrhunderts blieben die Gleise von Bubiikon bis zum Bahnhof Dürnten noch bestehen und dienten gelegentlichen Warentransporten. Eine Draisine beförderte von Zeit zu Zeit Wagenladungen von Holzstämmen, Kohle usw. auf diesem Stumpengleis. Ab 1972 wurden auch auf dieser Strecke Schienen,

Weichen und Schwellen entfernt und die Andreas-Kreuze an der Berenbachstrasse beseitigt.

In Privatbesitz

Der 1976 verstorbene Wagner- und Schreinermeister Ernst Schoch kaufte 1950 das Stationsgebäude samt den Nebengebäuden von den VZO. Als Ergänzung zu seiner Werkstatt im Dorfkern liess er neben dem Aborthäuschen eine Doppelgarage bauen und stellte darauf eine andernorts nicht mehr gebrauchte Werkstatt.

Viele Jahre wurden an den Gebäuden nur die nötigsten Instandhaltungsarbeiten gemacht. Die an-

tike Lampe und die Höhentafel am Stationsgebäude verschwanden leider eines Tages ohne Kenntnis des Besitzers, ebenso die Einrichtung des Stationsbüros. Aber die Anschrift «Dürnten» steht noch auf den beiden dem Dorf und dem Gleis zugewandten Seiten.

Die Vorstandswohnung wurde von 1952 bis 1995 mit einigen Unterbrüchen als Wohnung und Ferienwohnung genutzt. Die übrigen Räume dienten immer als Lageräume verschiedener Mieter. Während etwa 30 Jahren verwendete die Politische Gemeinde Verladerrampe und Güterschuppen als Entsorgungsstelle. Zurzeit sind alle

Räumlichkeiten vermietet, zur Hauptsache an die Roti-Tech AG, eine Firma für Tor- und Antriebstechnik. Diese ist bereits seit 2004 hier ansässig.

Im Jahre 2000 übernahm Ueli Schoch, der jüngste Sohn von Ernst Schoch sel., den Bahnhof und alle Nebengebäude aus der Erbgemeinschaft. Er hat seither schon einige Reparatur- und Renovationsarbeiten ausführen lassen und wird im Rahmen seiner Möglichkeiten das historisch interessante Gebäude nach und nach möglichst stilgerecht weiter renovieren lassen.

Walter Baumann



Garage und Werkstatt am Aborthäuschen (Foto 1991).



Der Dürntner Bahnhof im Jahr 2003, mit eingezäunter Entsorgungsstelle.