Etwas über die Entwicklung der motorisierten Fahrzeuge und das Auftauchen der ersten Automobile in unserer Gemeinde

Früheste Spuren von Fahrzeugen überhaupt fand man in Königsgräbern aus dem 3. Jahrtausend v. Chr. im mesopotamischen Reiche der *Sumerer* am Unterlauf von Euphrat und Tigris. Die ersten Räder waren als Vollscheibe aus massiven Brettern zusammengefügt. Aber erst unter den Römern, die Strassen bauten, kam dem Fahrverkehr etwelche Bedeutung zu. Es vergingen abermals fast 2000 Jahre bis zum Bau von motorisierten Fahrzeugen.

Der Franzose *Cugnot* setzte 1769 den ersten Dampfwagen auf Eisenschienen in Bewegung. Dieses ohne menschliche oder tierische Kraft sich vorwärts bewegende Fahrzeug ist der Urahne von Lokomotive und Automobil. Er soll eine Geschwindigkeit von vier Kilometern in der Stunde erreicht haben. Der erste für Reisende bestimmte Dampfwagen wurde 1830 in England in Betrieb genommen. In den Jahren 1835 bis 1840 verkehrte auf der Strasse zwischen Paris und Versailles ein Dampftriebwagen mit mehreren Anhängern. Der Franzose *Lebon,* der Erfinder der Gasbeleuchtung, baute im Jahre 1801 den ersten *Gasmotor.* Aber es vergingen noch weitere sechs Jahrzehnte bis ein mit Gasmotor ausgerüstetes Fahrzeug sich in Bewegung setzte. Um 1870 konstruierte *Marcus* in Wien als Erster einen Lastwagen mit *Benzinmotor.* Der Württemberger Gottfried *Daimler* zeigt 1889 einen solchen an der Pariser Weltausstellung. Adam *Opel* in Rüsselsheim und Karl *Benz* in Mannheim nahmen bereits in den Neunzigerjahren die Serienfabrikation von Kraftfahrzeugen auf. Zur gleichen Zeit bauten die Gebrüder *Peugeot* in Frankreich einen etwas leichtern Wagen. Zu den französischen Pionieren im Automobilbau, deren Fahrzeuge die Gründerzeit überlebten, gehörte auch Fernand *Renault* (1898).

Bald begann das zwanzigste Jahrhundert mit seinen explosiven Weiterentwicklungen.

Aus der Frühzeit der motorisierten Fahrzeuge

An einem Autorennen Paris–Wien, das im Jahre 1902 durch Zürich führte, sollen die Teilnehmer mit der unerhörten Geschwindigkeit von 40 bis 45 Kilometer in der Stunde durch die Strassen der Stadt gerast sein. Zu jener Zeit gab es in Zürich noch kaum ein Dutzend Automobilisten. Nach 1899 wurden die vor dem Hauptbahnhof und der Kreditanstalt stationierten Pferdedroschken durch Motordroschken abgelöst. Nach den neu erlassenen Bestimmungen hatten die Motordroschkenführer ein Strassenverzeichnis und eine richtig gehende Taschenuhr bei sich zu haben, die sie dem Fahrgast auf Verlangen vorzuweisen hatten. Als erste Firmen in der Stadt schafften 1900 Jelmoli und 1902 der Tagesanzeiger motorisierte Lieferwagen an. 1903 chauffierten Schokoladenfabrikant Sprüngli und Bierbrauer Hürlimann aus Amerika eingeführte *Oldsmobile* durch die Strassen von Zürich. Bei der erstmaligen Abgabe von Fahrausweisen im Jahre 1903 erhielt Baron Max v. Sulzer, Wart, Neftenbach, Fahrausweis und Autonummer 1 für den Kanton Zürich; er war 1898 Mitgründer des Schweizerischen Automobilclubs (ACS). An der Landesausstellung von 1896 in Genf konnte man drei Automobile schweizerischer Provenienz bestaunen. 1907 besass das einheimische Automobilgewerbe bereits dreissig Automobil- und zehn

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Karosserie-Fabriken. Die meisten der auftauchenden Betriebe hatten aber nur ein kurzes Leben. Aus Zürich und Umgebung sind als Autopioniere unter andern zu nennen: Rudolf Egg, der 1893 den ersten Wagen mit Petrolmotor konstruierte. Mit Geschäftsfreunden gründete dieser 1899 für die Herstellung von Kleinwagen die Firma *Rapid*. Ein Arzt in der Enge finanzierte die *Turicum*, die ihre Tätigkeit in einer Kegelbahn auf der Platte in Fluntern aufnahm. Der aus Kroatien stammende *Franz Brozincevic* baute 1898 in Zürich einen Wagen mit Heckmotor. 1904 spezialisierte er sich auf den Bau von Lastwagen. Er verkaufte 1914 seine Zürcher-Firma an die Berna in Olten und siedelte sich in Wetzikon an, wo er unter der Fabrikmarke *FBW* Lastwagen, Cars und Autobusse herstellte. Martin *Fischer* baute in Zürich 1904 einplätzige Kleinwagen. Gottfried Aigner gründete 1906 am Hirschengraben eine Werkstätte für den Bau von *Ajax*-Wagen. Im gleichen Jahr lancierte Ingenieur Muggli die Automarke *Helicos*. Die Firma Zürcher & Huber baute Lastwagen unter der Fabrikmarke *Orion*. Ebenfalls für den Lastwagenbau domizilierte sich 1904 in Altstetten die Firma *Arbenz*. In Feldbach gewann nach 1907 die Firma *Tribelhorn* – bei nicht allzu eiligen Fahrern – einen guten Ruf im Bau von *Elektromobilen*.

Ernst Asper mit Frau (links aussen) vor einer Ausfahrt in einem in seiner Werkstatt gebauten Personenwagen.

Maschinentechniker Ernst *Asper*, der sich im Jahre 1907 an der Seestrasse im Feld in Küsnacht ein Wohnhaus mit Werkstattanbau erstellen liess, baute 1908 eine Serie von Personenautos, deren genaue Anzahl unbekannt ist. Leider ist keiner der Wagen als Küsnachter Oldtimer erhalten geblieben. Asper erfand gleichzeitig in Anlehnung an die Motorfahrzeuge für den Strassenverkehr die Motordraisinen für Überwachungs- und Reparaturaufgaben bei Eisenbahnen. Erste solche an die Schienen gebundene *Draisinen* standen im Dienst bei der Rhätischen Bahn und im Wallis auf der Linie nach Zermatt. Später wurden sie in grosser Zahl an die SBB und an ausländische Bahnen geliefert. Eine 1910 für die Rhätische Bahn gebaute Draisine ist heute im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Die gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeiten für Automobile im Strassenverkehr betrugen: 30 Kilometer ausserorts, 10 Kilometer innerorts und 6 Kilometer in engen Strassen und Gassen.

Die allerersten motorisierten Chaisen waren weder besonders schön noch bequem. Sie weckten beim Publikum wegen der Verunsicherung der Landstrasse und den lästigen Staubwolken, die sie aufwirbelten, viel Ärger. Bis zum Ersten Weltkrieg war daher die Autofeindlichkeit stark verbreitet. Bei Verzeigungen erhielten die Polizisten einen ansehnlichen Bussenanteil. In Wallisellen spendete ein Mitglied des Gemeinderates 500 Franken zur Gewährung von Prämien bei Überführung fehlbarer Automobilisten. Am Zürichberg wurde ein Automobilist polizeilich verwarnt, weil er während der Zeit des Gottesdienstes mit dem Ankurbeln des Automotors die Sonntagsruhe gestört habe. Ein Mitglied der Zürcher Sektion des ACS musste wegen zunehmenden Schmerzen eine Vorstandssitzung vorzeitig verlassen, weil ihm ein Fuhrmann auf der Herfahrt mit der Peitsche eine Kopfverletzung beigebracht habe. Die Lehrer erhielten behördlicherseits Anweisung, die Schuljugend zu ermahnen, das Nachrufen von Schimpfwörtern und das Steinewerfen nach Automobilisten zu unterlassen.

Aber gelegentlich weckte ein vom Unglück verfolgter Automobilist auch Mitleid, wenn in der Landschaft, weitab von zuhause, eine Panne auftrat und der Wagen von einem hilfsbereiten Bauern mit Kuh oder Stier abgeschleppt werden musste.

Diese Schilderungen sind nicht etwa aus der Luft gegriffen, sondern der uns vom Schweizerischen Strassenverkehrsverband in Bern freundlich zur Verfügung gestellten Literatur entnommen, und zum Teil vom Verfasser dieser Rückschau in jungen Jahren als nicht motorisierter Zeitgenosse miterlebt worden.

Die Erstkonstruktionen motorisierter Fahrzeuge, meistens Einsitzer, waren getreulich bis in die Einzelheiten der überlieferten Form des Pferdefuhrwerkes nachgebildet, den schmalen Holzspeichenrädern, dem erhöhten Bock mit den seitlichen Kerzenlaternen und den ledernen Kotflügeln. Auswechselbare Räder gab es noch nicht. Beim etwas mühsamen Anlassen des Motors mit einer Handkurbel, die meistens vorn am Fahrzeug zu bedienen war, zitterte dieses am ganzen Leib und die Insassen zitterten mit. Eine stinkende Rauchwolke quoll empor, ein Knall, ein plötzlicher Ruck und das Vehikel bewegte sich tatsächlich vorwärts. Es erreichte die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes und, wenn es gut ging, lief es gar zwei Stunden. Bei einsetzendem Regen spannte man in den motorisierten Kutschen, die noch ohne zurückklappbares Verdeck waren, die Schirme auf. Kamen grosse Steigungen, mussten die Wageninsassen aussteigen und über die steilste Strecke zu Fuss nebenher gehen. Wegen der Staubplage hüllten sich die Insassen in hochgeschlossene lange Staubmäntel und setzten grossglasige Brillen auf. Clubbewusste Automobilisten trugen stolze weisse Kapitänsmützen, ähnlich der des Grafen Zeppelin. Diese konnten nach besonderer Clubvereinbarung bei Jelmoli bezogen werden.

Viele der damaligen Fahrstrassen waren holperig und mit grobem Grien mit spitzen Steinen, statt mit feinem Kies, beschottert. Bei Strassenkreuzungen hielten Pferdegespanne selten an, denn viele Fuhrleute fühlten sich immer noch als die alleinigen Herren der Strasse.

In St. Gallen sassen um 1908 die beiden Autopioniere Emil Saurer und Fritz von Martini als Vizepräsident und Quästor gemeinsam im Sektionsvorstand des ACS. Die Fahrzeuge ihrer Firmen Saurer, Arbon, und Martini, Frauenfeld, genossen Weltruf. Martini führte an der Champs Elysées in Paris ein grosses Verkaufsgeschäft. Elegante Martiniwagen wurden auch in England und in den USA gekauft.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

1914 stand die Schweizerische Automobilindustrie auf ihrem Höhepunkt. Von den damals in der Schweiz eingelösten 6000 Autos waren deren 2000 einheimische Produkte. Unser Land nahm in der Frühzeit des Autobaues an dessen Entwicklung einen respektablen Anteil.

*Zehn Gebote für Automobil- und Motorradfahrer**

1. Fährst ruhig und verständig du,
   lässt dich die Polizei in Ruh.
   Das Publikum wird dich beloben,
   und gegen dich wird keiner toben.

2. Dein Fahrzeug halte fest in Händen,
   dass rasch du bremsen kannst und wenden.

3. Am Werktag und auf off'ner Strass',
   sind 40 Kilometer s'Mass.

4. Nur 25 sind's am Sonntag,
   bist du pressiert, so fahr am Montag.

5. In Dörfern, Weilern oder Städten,
   kann nichts dich vor Busse retten,
   Als wenn das Tempo «18stündlich»,
   du inne hältst als streng verbindlich.

6. An heissen oder Regen-Tagen,
   sollst jederzeit du Rücksicht tragen.
   Und dem, der nicht gleich dir kann fahren,
   Staub oder Kot und – Zorn ersparen.

7. Wer nie mit offenem Auspuff fährt,
   mit den Passanten nett verkehrt,
   wird manches Ärgernis vermeiden,
   so mag das Volk den Sport wohl leiden.

8. Kommt dir entgegen ein Fuhrwerk,
   brems' prompt als wärest du ein Uhrwerk.

9. Bei Nacht und Nebel fahr gemächlich,
   nie sind die Knochen so zerbrechlich.

10. Noch ein Gebot! Vergiss es nicht!
    Fahr immer mit genügend Licht!

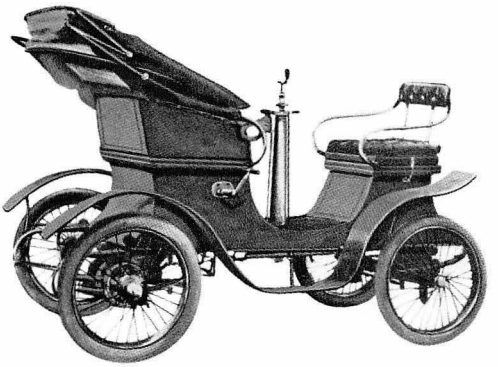
* Diese poetische Ermahnung findet sich auf der ersten Seite des in den Jahren 1917 bis 1922 an die Besitzer von Automobilen und Motorrädern abgegebenen amtlichen Verzeichnisse.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Über die frühesten Küsnachter Motorfahrzeugbesitzer werden wir durch die im Zürcher Staatsarchiv aufbewahrten Akten zuverlässig orientiert. Erstmals gab im Jahre 1903 die kantonale Motorfahrzeugkontrolle ein gedrucktes Verzeichnis über die ausgestellten amtlichen Fahrausweise heraus.

Die beiden ersten in das Verzeichnis eingetragenen Küsnachter Automobilisten waren der Privatier Johannes Weber-Egli, wohnhaft an der Unteren Heslibachstrasse und der Sternenwirt Jakob Zollinger.

Johannes Weber verlor 1904 seine Ehefrau und verzichtete für die weitern Jahre auf das Autofahren. Im 69. Altersjahr verheiratete er sich ein zweites Mal. Seine um 33 Jahre jüngere Frau schenkte ihm in den folgenden Jahren noch zwei Stammhalter. Er verstarb 1918 hochbetagt im 82. Altersjahr.



Eines der ersten beiden Autos in Küsnacht und sein Fahrer, Jakob Zollinger, geb. 1858.

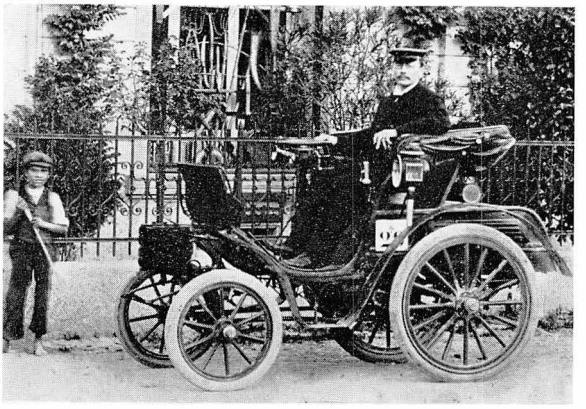
In der Gemeinde bekannter als der Privatier Weber war der Sternenwirt und Landbesitzer Jakob Zollinger. Die Gastwirtschaft zum «Sternen» kam 1895 von der Familie Fenner im Feld in einen eben fertiggestellten Neubau am Falkenplatz an die Dorfstrasse. Jakob Zollinger betreute hier seine Gäste während einem Vierteljahrhundert. Im Jahre 1920 ging die Liegenschaft an Coiffeur Max Wanner über. In der umgebauten Wirtschaft befindet sich bereits seit einigen Jahrzehnten das Schuhhaus Dosenbach.

Sternenwirt Zollinger war Fahrer eines Wagens der französischen Automarke «*De Dion Bouton*» mit der frühen Autonummer 38.

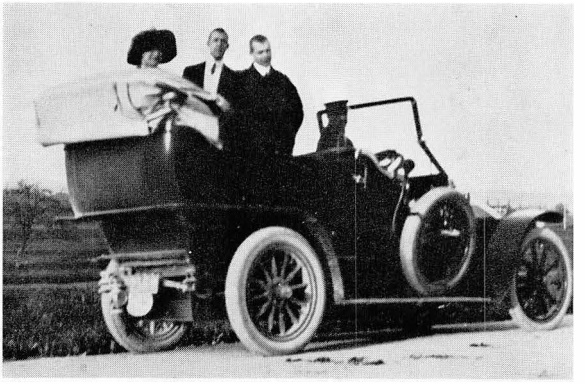
Im Jahre 1906 verlegte Dr. med. Carl Schmid Wohnsitz und Arzt-Praxis von Adliswil nach Küsnacht in ein eben fertiggestelltes Doppel-Wohnhaus an der Rigistrasse, zürichhalb des 1903 bezogenen neuen Primar-Schulhauses. Dr. Schmid war damals schon seit sechs Jahren Fahrer eines *Benz*-Wagens. Das Fahrzeug wurde am 17. Juli 1899 unter der Bezeichnung «Motorwagen für Personentransport» aus dem Werk von Benz & Cie. in Mannheim in die Schweiz eingeführt.

Consul Michael Fleischmann, Villa Alconquin an der Seestrasse im Feld, erhielt 1907 – gleichzeitig auch sein Privatchauffeur Heinrich Kehrer – den Fahrausweis. Es wurde ihm die Autonummer 256 zugeteilt. Im folgenden Jahr bestanden seine

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch



Dr. med. Carl Schmid besuchte schon um die Jahrhundertwende seine Patienten im Automobil.



Kgl. Rumänischer Generalkonsul Michael Fleischmann mit Gattin und Sohn Marcel auf einer Fahrt mit seinem Pic-Pic, aus der Werkstätte der Firma Piccard Pictet u. Co., Genf.

beiden ältern Söhne Marcel und Carlo die Fahrprüfung. In der Stallremise, in der früher Herrschaftskutsche und Pferde untergebracht waren, wurde eine Garage eingebaut.

Im gleichen Jahr 1907 baute der Herisauer Industrielle Gottlieb Suhner-Steiger an der alten Landstrasse, mitten ins Rebgelände, in neuzeitlichem Stil die Villa zum «Schönbühl». Herr Suhner fuhr einen *Martini*-Wagen aus einer der ersten Serien. Der Wagen besass vorn zwei Sitze, anschliessend eine breakartige Carosserie, in der man sich gegenüber sass. G. Suhner wechselte in seiner Küsnachter Zeit auf ein *Elektromobil* von der Firma Tribelhorn in Feldbach über.

Der in Küsnacht aufgewachsene Dr. Willy Ryffel in Samaden weiss zu berichten, dass sein Vater wiederholt von G. Suhner zu Autofahrten eingeladen worden und dass bei ihm bei diesen Fahrten die Begeisterung für das Autofahren recht eigentlich geweckt worden sei. Herr Dr. Ryffel erinnert sich an einen Tagesausflug mit Herrn und Frau Suhner nach Diessenhofen, bei welchem er seinen Vater begleiten durfte. Bei dieser Fahrt habe der Kühler des Wagens wiederholt mit frischem Wasser nachgefüllt und Motor und Räderachsen mit einem «Ölstiezli» geölt werden müssen.

Der den ältern Küsnachtern eigentlich als langjähriger Lancia-Fahrer bekannte Ingenieur Carl Ryffel begab sich bereits im Jahre 1909 mit einem *Renault* unter die Automobilisten. Der Wagen musste bei der Garage Schlotterbeck in Basel abgeholt

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Ingenieur Carl Ryffel auf seinem 1909 erworbenen Renault. Er liebte es, zu seinen Fahrten auch Gäste einzuladen.

werden. Der Autokäufer Ryffel konnte noch nicht chauffieren; es wurde ihm daher bis auf den Bötzberg ein Mechaniker als Fahrlehrer mitgegeben. «Vo det a chönd si denn scho elei fahre» soll die vertrauensvolle Anweisung von Schlotterbeck gewesen sein. Der instruierende Mechaniker setzte dann aber Anleitung und Aufsicht bis Zürich fort. Dies soll für Ing. Ryffel der einzige je genossene Fahrunterricht gewesen sein. Eigentliche Fahrprüfungen habe es damals noch nicht gegeben. Das Fahren war aber keine leichte Sache. Das Kupplungspedal war nur mit grosser Kraft niederzutreten, und das Einschalten der drei Gänge war eine Kunst; es sei am Anfang denn auch einmal ein «Zahnrädersalat» entstanden. Pneuwechsel waren häufig nötig, denn auf der Strasse lagen nicht vereinzelt ausgefallene Pferdehufnägel. Weil es noch keine abmontierbaren Räder gab, erforderte der Wechsel eines Pneus auf der Strecke die Kraft eines Mannes und eines Gehilfen. Zurück blieben oft geschwärzte und zerschundene Finger.

Ein Autounfall Ing. Ryffels soll im ersten Jahr den Renault für vier Monate ausser Kurs gesetzt haben. An einem schönen Sonntagnachmittag im Sommer 1909 wurde Architekt Knell zu einer Ausfahrt ins Sihltal eingeladen. Mitfahren durften auch die beiden Kinder Nelly und Willy Ryffel. Die Rückfahrt musste etwas beschleunigt werden, weil Karl Knell im Hauptbahnhof den Zug zu seiner Braut nach Winterthur besteigen wollte. Es wurde Gas gegeben und nach einer unübersichtlichen Kurve konnte das Auffahren auf ein Pferdefuhrwerk nicht mehr verhindert werden. Die Motorhaube wurde demoliert und der Dynamo aus seinem Lager gehoben. Der Renault musste von zwei Pferden abgeschleppt werden.

Die Einladung zu einer Autofahrt bei Ing. Ryffel soll nicht immer das gleiche Echo gefunden haben. Sicher war es ein überaus günstiges, als der Vater des Verfassers dieses Rückblickes mit seinen zwei Sprösslingen die Einladung zu einer Sonntagsfahrt nach St. Gallen erhielt. Die Fahrt wurde zu einem einmaligen, einprägsamen Erlebnis.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Ein andermal wurde u.a. Notar Ernst Süsstrunk zum Mitfahren ermuntert. Schon im Auto sitzend fragte dieser etwas besorgt, ob keine Gefahr bestehe. Ing. Ryffel habe geantwortet: «Mer mues nid eso am Lebä hange». Der Fahrgast habe bekümmert reagiert: «Waa-a-s – wenn das so isch, so las mi wider usstiege!»

Auf der Liste der 1909 ausgegebenen Autonummern finden wir auch Fabrikant Heinrich Terlinden-Hintermeister an der Seestrasse im Goldbach und seinen 25jährigen Sohn Max. Sie fuhren einen *Mercedes* mit der Autonummer 591. Der Antrieb auf die Hinterräder erfolgte noch durch Ketten, was nicht ganz geräuschlos gewesen sein soll. Erster Chauffeur war Carl Hengstler.

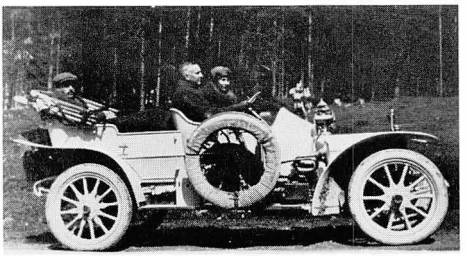
1909 gesellte sich Heinrich Meier-Kriech im Friedberg, Seestrasse 1, zu den noch spärlichen Küsnachter Automobilisten.

Alt-Fabrikant Heinrich Wintsch-Brenner bezog 1910 sein neuerbautes Landhaus zum «Blumenegg» an der Alten Landstrasse. Er war bereits seit einigen Jahren Automobilist und fuhr einen *Renault*. Im vorgeschrittenen Alter verlegte er seinen Wohnsitz nach Rüschlikon, kehrte dem Auto den Rücken und wurde zum passionierten Wanderer. Noch als Neunziger gehörte er zu den regelmässigen Etzelgängern.

In zweiter Ehe war Frau Berta Hintermeister-Bosshard in der «Fortuna» an der Seestrasse im Goldbach mit Christian Ferber verheiratet. Christian Ferber vollendete 1911 das erste Dutzend der Küsnachter Automobilisten.

An der Kusenbodenstrasse, einem Teilstück der heutigen Zürichstrasse, baute sich 1910 der Zürcher Versicherungsdirektor Carl Helbling-Staub den Herrschaftssitz zum «Kusenhof» mit einer erstmals in der Gemeinde in die Gartenböschung eingebauten Autogarage. Diese hatte einen *Opel,* Modell 1911, aufzunehmen. Eine Vertreterin der einstigen Kusenhöfler-Töchterschar war so freundlich, uns über eine ihr besonders in Erinnerung gebliebene frühere Auto-Episode zu berichten. Anlässlich einer Sonntagsausfahrt nach Schaffhausen musste auf der Hinfahrt bei einem Bauernhaus auf dem Irchel ein Halt gemacht werden, um an einem fliessenden Brunnen den heissgelaufenen Motor mit der mitgeführten Spritzkanne abzukühlen. Bei diesem Halt zogen die Töchter Schuhe und Strümpfe aus, um mit Wonne sich die Füsse begiessen zu lassen. Die steifgebügelten Sonntagskleider sollen nachher wie Fetzen heruntergehangen sein, was am Abend zu einem nicht gerade freudigen mütterlichen Willkomm geführt habe.

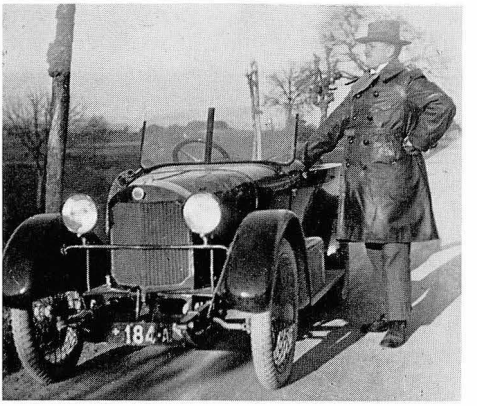
Am Anfang unseres Jahrhunderts fuhren viele Hausärzte noch im «Doktorgütschli» bei den Patienten vor. Doktor Emil Keller an der Seestrasse im Feld ging 1911 wie sein Kollege Dr. Schmid mit der neuen Zeit und ersetzte die Gütschli-Fahrten durch ein Elektromobil von Tribelhorn in Feldbach.



Im selben begnadeten Sonnen- und Weinjahr 1911 gesellte sich Kaufmann Hermann Weckherlin-Simon an der Zürichstrasse mit einem eleganten *Martini* zu den Küsnachter Automobilisten. Hermann Weckherlin machte sich in spätern Jahren als Primarschulgutsverwalter in der Gemeinde bekannt und verdient.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Metzgermeister Hans Bolliger besuchte ususgemäss an einem Freitag gegen abend seine Kundschaft im Zollikerberg, und zwar seit 1914 mit seinem geerbten *Darracq,* französischer Herkunft. Unter seinen Kunden befanden sich auch die Wirtschaften Zollikerhöhe, Trichtenhausermühle und Rosengarten. Am späteren Abend ging es wieder talwärts. Am «Stutz» ob dem Schübelweiher machte der Göppel unversehens einen Panthersprung in den Seitengraben. Eines der Räder rollte selbständig in Richtung Rumensee. Als Vater Bolliger zur gewohnten Stunde zu Hause nicht erschien, gab es bei der verängstigten Familie Mitternachtsalarm. Mit Stallaternen bewaffnet zog die Belegschaft aus, um dann glücklich den Automobilisten zu Fuss mit über die Schulter gehängtem Autorad auf dem Heimmarsch anzutreffen. Der Darracq soll anderntags mit zwei Itschnacher Kühen aus seiner misslichen Lage befreit worden sein. Bei der Polizei ging keine Meldung ein, und nach dem Fahrausweis fragte niemand.



Der angehende bedeutende Zürcher Geschäftsmann der Sanitär-Apparate-Branche Hans U. Bosshard nahm nach seiner Verheiratung im Jahre 1919 in der «untern Steinburg» Wohnsitz. Er fuhr in seiner Küsnachter-Zeit vermutlich einen *Mathis*, französischer Herkunft.

Bott Rudolf Gimpert vertauschte 1919 sein Pferdegespann mit einem Elektromobil aus der Fabrik von Tribelhorn. Die Transportdienstleistungen der Küsnachter Zürichboten führten vom Handwagen zum Pferdewagen und nun im Zwanzigsten Jahrhundert noch für kurze Zeit zum motorisierten Betrieb.

1920 trat Otto Bischof als Gesellschafter in die neugegründete Firma Gimpert & Bischof ein. Im gleichen Jahr wurde ein FBW-Wagen für Möbeltransporte angeschafft. Der Möbelkasten konnte abgehoben, dafür eine Karosserie für Gesellschaftsfahrten aufgesetzt werden. Mancher hiesige Verein unternahm darin einen vergnügten Ausflug zu einem lohnenden Ziel im Schweizerlande. Die «Jungschweizer» fuhren zu Beginn der Zwanzigerjahre zweimal an eine Appenzeller Landsgemeinde nach Hundwil. Auf dem Bilde sehen wir den Altmännerverein vor dem Antritt einer Gesellschaftsfahrt im Jahre 1921.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Der Küsnachter Alt-Männerverein vor einer Ausfahrt mit dem neuen Gesellschaftswagen der Firma Gimpert u. Bischof im Jahre 1921.

Fast gleichzeitig mit den Automobilen tauchten auf unsern noch bekiesten Strassen auch Motorradfahrer auf. Der erste Küsnachter Motorradfahrer war nach dem amtlichen Verzeichnis von 1907 Professor Dr. Otto Gröger im Wangensbach. Sein Sohn Herbert Gröger in Zollikon weiss zu berichten, dass Vaters Motorrad eine schwere Maschine gewesen sei. Da dieses über keinen Starter verfügte, musste man es jeweils «anlaufen» lassen und dann aufspringen. Es besass auch keinen Gashebel. Die sehr wenig variierende Geschwindigkeit konnte lediglich durch das Verstellen der Zündung geregelt werden. Die Freude am Motorradfahren scheint Professor Gröger bald vergangen zu sein, denn schon nach einem Jahr hat er sich wieder zu den gewöhnlichen Velofahrern zurückgefunden und diesen dann fürs Leben die Treue gehalten. Anders Uhrenmacher Erhard Baur, Sohn, der sein «Töff» von 1908 bis 1922 und darüber hinaus regelmässig einlöste. In den Jahren 1913 bis 1921 leistete ihm in diesem neuen Strassensport auch sein Bruder Eugen Gesellschaft. Wir finden unter anderem im amtlichen Verzeichnis die Namen von Metzgermeister Kaspar Scheller (1915–1919), Hans U. Bosshard (1919–1922), Coiffeurmeister Georges de Neuville (1919–1920), Ingenieur Edwin Berchtold (1920–1922), den Betriebsleiter des EW Paul Felder (1920–1921), Robert Gerber am Dillileeweg (1921–1922), Rolf Hofer im Berghof (1922) und 1921–1922 cand. iur. Gustav Däniker, der spätere Oberst im Generalstab. Es waren in der Frühzeit des Motorrades ausnahmslos schwere Maschinen, die gefahren wurden.

Im Anschluss ist noch ein Verzeichnis der Küsnachter Automobilisten der ersten 20 Jahre und ein Bericht der Zürichsee-Zeitung über den *ersten tödlichen Autounfall im Kanton Zürich,* der sich im Kusen in Küsnacht ereignete, wiedergegeben.

Walter Bruppacher

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Verzeichnis der in den 20 Jahren 1903 bis 1922 für Küsnacht ausgestellten Fahrbescheinigungen

Jahr	Automobilist	Beruf	Adresse	Erste Auto-Nr.
1903	Johann Weber-Egli	Privatier	Unt. Heslibachstr.	25
1903	Jakob Zollinger	Wirt z. «Sternen»	Dorfstr.	38
1906	Dr. med. Carl Schmid	Arzt	Rigistrasse 3	29
1907	Michael Fleischmann	Consul	Villa Alconquin	256
	Heinrich Kehrer	Privatchauffeur		
1907	Gottlieb Suhner-Steiger	Privatier	Alte Landstr.	162
1908	Ernst Asper	Mech. Werkstätte	Seestr. 258	398
1908	Marcel Fleischmann	Handelsschüler		256
1908	Carlo Fleischmann	Student		185 A
1909	Carl Ryffel-Burkhard	Geometer	Weinmanngasse	520
1909	H. Terlinden-Hinterm.	Fabrikant	Seestr. Goldbach	591
1909	Max Terlinden		Seestr. Goldbach	591
1909	Carl Hengstler	Chauffeur		591
1909	Terlinden & Cie.	Chem. Waschanstalt		627
1910	Heinrich Meier	Landwirt	Friedberg	592
1910	H. Wintsch-Brenner	Fabrikant	Alte Landstr.	757
1910	Guido Bossi	Kaufmann	Villa John Bull	883
1911	Christian Ferber-Bossh.	Kaufmann	Villa Fortuna	758
1911	Carl Helbling-Staub	Kaufmann	Kusenhof	135 A
1911	Hermann Weckherlin	Kaufmann	Zürichstrasse	413
1911	Dr. med. Emil Keller	Arzt	Feld	911
1912	Autobusbetrieb		Zürich-Forch-Egg	
1912	Dr. jur. Carl Horber		Boglern	165 B
1913	Hermann Sigg	Kaufmann	Alte Landstr.	468
1913	Hans Morel	Kaufmann	Seestr. Heslibach	393
1913	Jakob Pfenninger	Gärtner	Im Oerliker	896
1913	Iwan Sax	Fabrikant	Kreuzg. Obergoldb.	492 A
1914	Hans Bolliger	Metzger	bei der Kirche	497 A
1914	Otto Bucher	Baumeister	Seestr. 1	495 A
1916	Melchior Ammann	Gärtner	Ob. Heslibachstr.	496 A
1916	Moritz Schmidt	Fabrikdirektor	Alte Landstr.	116 A
1919	Alwin Schmid	Kaufmann	z. «Trutz»	285
1919	Rudolf Gimpert	Spediteur Elektro-Lieferwagen		418
1919	Dr. med. Jakob Stahel	Arzt	Seestr.	481
1919	Emil Steiner	Kaufmann	Seestr.	610
1919	Guerino Minelli	Händler Lieferwagen		615
1919	Albert Schefer	Immobilien	Poststr.	619
1919	Johann Hofmann	Wirt	z. «Johannesburg»	182 A
1919	H. U. Bosshard	Kaufmann	z. unt. Steinburg	184 A
1919	Hermann Hirt	Gärtner	Felsenegg	186 A
1920	Carl Scheffer-Voegeli	Kaufmann	Seestern	491 A
1920	Gimpert & Bischof	Möbeltransporte, Gesellschaftsfahrten		794 A
1920	August Scheibli	Fabrikant	zum «Trutz»	65 B

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

1921	Joh. Heinrich Heer	Malaga-Weine	Ulmenhof	498 A
1921	Dr. Max Keller-Baur	Rechtsanwalt	Giesshübel	823 A
1921	Albert Kramer	Gärtnermstr.	Gartenstr.	79 B
1921	Jacques Weinbeck	Gärtnermstr.	im Feld	962 B
1921	Dr. Emil Staehelin	Zahnarzt	Zürichstr. 3	998 B
1921	Jakob Hasler	Handelsgärtner	Heslibach	114 C
1922	B. Bösiger-Dannenmann	Spedition	Zürichstr.	199
1922	Alfred Schori	Gärtnermstr.	Rumensee	277
1922	August Meili	Rentier	Seestr. Kusen	601
1922	Emil Brandenberger		am Bach	984
1922	Alph. Rappenecker	Fabrikdirektor	Seestr. 276	387 A
1922	Dr. Carl Alex. Agthe	Chemiker	zur Haab	695 B
1920	Albert Kaul	Gärtnermeister	Ob. Heslibachstr.	446 C
1922	Johann Lietha	Architekt	Glärnischstr.	497 C
1922	Gebr. Meier	Mechaniker	Erlenweg	583 C
1922	Nogi Schmid	Commis	Hornweg	596 C
1922	Jakob Kupp	Maschinenfabrik	Heslibach	700 C
1922	Robert Itschner	Mechaniker	Unt. Heslibachstr.	737 C
1922	Hans Bodmer	Reisender	Forch	744 C

*

Über den ersten tödlichen Autounfall im Kanton Zürich, der sich Sonntag, 19. Juli 1910, in unserer Gemeinde ereignete, berichtete die «Zürichsee-Zeitung»:

«*Ein tödlicher Automobilunfall.* (Korr.) Auf der Seestrasse zwischen Goldbach und Küsnacht ereignete sich gestern Sonntag vormittag ca. ½11 Uhr ein schwerer Automobilunfall. Hr. Weinhändler Wiederkehr aus Zürich unternahm mit seinem Schwager eine Automobilfahrt in einem zweiplätzigen, leichten Auto französischer Marke. In der Nähe von Küsnacht war das Automobil eben im Begriffe, einer im Schritt fahrenden leeren Droschke des Hrn. Fuhrhalter Blum vorzufahren, als von der entgegengesetzten Seite in der gleichen Absicht ein Trupp von vier Radfahrern hinter der Droschke hervor in die leere Strassenseite einbog. Die beiden vordersten Fahrer, die weit genug rechts der Strasse fuhren, konnten unbeschädigt vorbeikommen. Ein dritter Fahrer aber, der im letzten Moment hinter der Droschke hervor erschien, fuhr direkt in die Fahrbahn des Automobils hinein und wurde zu Boden geschleudert. Obschon das Automobil sofort zum Stehen gebracht wurde, war der Anprall doch so heftig, dass der Radfahrer einen schweren Schädelbruch in Verbindung mit einer Gehirnerschütterung erlitt und bewusstlos vom Platze getragen werden musste. Vom Antriebshebel hat er des weiteren eine schwere Unterleibsverletzung erlitten. Der schwer Verletzte ist ein städtischer Polizeigefreiter Gustav Moser. Er hatte mit drei seiner Polizei-Kameraden einen Sonntag-Vormittags-Radausflug nach Meilen gemacht. Der Vierte geriet ebenfalls unter den Wagen, kam aber mit einigen leichten Verletzungen davon. Die vier Velofahrer befanden sich auf dem Heimwege, da sie mittags wieder zu Hause sein wollten.

Von anderer Seite wird uns über diesen traurigen Unglücksfall noch geschrieben: Der schwerverletzte Gefreite Moser wurde auf dem Unglücksplatz von Hrn. Dr. med. Fuchs einer ersten Behandlung unterzogen. Seine Wunde, eine bedeutende Schädelfraktur, erwies sich als hoffnungslos. Sofort wurde er nach dem Kantons-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

spital überführt, allein, wenige Minuten nach seiner Ankunft daselbst erlag er seiner Verletzung, ohne die verlorene Besinnung wieder erlangt zu haben. Der beliebte Unteroffizier unserer städtischen Polizei stand im Alter von 38 Jahren. Er gehörte dem Polizeikorps seit 1897 an; am Neujahr 1906 war er zum Gefreiten ernannt worden. An seiner Bahre trauern seine Gattin und drei Kinder im Alter von zweieinhalb bis zehn Jahren. Gustav Moser galt als ein pflichtgetreuer, kameradschaftlicher, in jeder Beziehung edler Kamerad. Die Nachricht von seinem plötzlichen Hinschiede erweckte im Polizeikorps Bestürzung und aufrichtige Trauer. An der Unglücksstätte nahm Hr. Polizeivorstand Huber von Küsnacht und der kantonale Polizeimann Wepfer von Erlenbach (in Vertretung seines beurlaubten Küsnachter Kollegen) sofort in umsichtigster Weise die ersten Erhebungen vor.

Die Untersuchung hat bisher bezüglich der Schuldfrage noch keinerlei bestimmte Anhaltspunkte ergeben. Man muss das traurige Unglück vorderhand einem unheilvollen Zufall zuschreiben. Die Zeugenaussagen haben immerhin darüber noch keine unbestrittene Gewissheit ergeben, ob der Automobilführer beim Vorfahren sein Warnsignal rechtzeitig und hinreichend in Funktion gesetzt hat. Wenn das Gegenteil nicht bewiesen wird, darf man diese Frage ruhig bejahen, denn Hr. Wiederkehr gilt als ein besonnener und vorsichtiger Automobilfahrer. Aber auch gegen die Velofahrer lässt sich nicht der mindeste Vorwurf konstruieren. Auf alle Fälle kann (schon mit Rücksicht auf die Tagesstunde, zu der das Unglück sich ereignete) keine der Parteien verdächtigt werden, sie sei unter dem Einfluss des Alkoholgenusses gestanden.»

*

Noch zu Beginn der Zwanzigerjahre erlaubten sich auf der noch verkehrsarmen Seestrasse drei Heslibacher Junioren solche Radfahrerkünste.

Zu diesem Beitrag erhielten wir bereitwilligst Hinweise, Textunterlagen und Fotos von:
Staatsarchiv Zürich, Schweiz. Strassenverkehrsverband Bern, Frau Marie Bischof-Gimpert, Frau Dr. M. Häusler-Helbling, Fribourg, Frau H. Ryffel-Escher, Herrliberg, Frau Spühler-Meier, Kilchberg, Herr Viktor Asper, Küsnacht, Herr Hans Bolliger-Wolf, Oetwil a/See, Herr Dr. Hans Ulrich Bosshard, Zürich, Herr Kaspar Fleischmann, Küsnacht, Herr Herbert Gröger, Zollikon, Herr Dr. Willy Ryffel, Samaden, Herr Rudolf Schmid, Erlenbach, Herr Heinrich Terlinden, Küsnacht, Herr Dr. Peter Weckherlin, Küsnacht.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch