Die Entwicklung des Autobusbetriebs Zürich–Zollikon–Küsnacht

Wer in den vergangenen Jahrhunderten von Küsnacht in die Stadt gelangen wollte, war zunächst auf das schmale und holprige Strässchen der (alten) *Landstrasse* angewiesen, da die *Seestrasse* erst im Jahre 1838 fertiggestellt wurde. Natürlich wurde auch der Wasserweg seit altersher als Verkehrsweg benützt. Kleine Weidlinge besorgten die Beförderung der Seebevölkerung, die ihre Acker- und Rebbauprodukte auf dem Markt in Zürich anpreisen wollten oder sich in der Stadt mit Gebrauchsartikeln des täglichen Lebens einzudecken hatten. Eine erste Erleichterung brachte der *Beginn der Kursschiffahrt* (1835) und die *Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseelinie* (1894), wie dies bereits in den «Küsnachter Jahresblättern» des Jahrgangs 1969 dargestellt worden ist.

Da sich aber die Gemeinde immer mehr bergwärts entwickelte, war der Gang zur Bahnstation für manche in Zürich beschäftigte Anwohner mit einiger Anstrengung verbunden, zumal im Sommer die Sonne oft unerbittlich auf die dem Mittagstisch entgegeneilenden Leute brannte. So träumte man in den zwanziger Jahren von einer *Strassenbahnlinie nach Küsnacht,* die in Zürich-Balgrist den Anschluss ans Tramnetz der Stadt hergestellt hätte und alle sechs Minuten die höher gelegenen Quartiere von Zollikon und Küsnacht (durch die damals projektierte Verlängerung der Wangensbachstrasse) bedient hätte. Der Zürcher Regierungsrat beschloss allerdings am 27. Juli 1922 eine Ablehnung des Projekts. Auch die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen war diesem Projekt nicht besonders hold gesinnt; man fand in Bern Anfang 1923 vielmehr, es solle zunächst die Elektrifikation der Bahnlinie abgewartet werden, womit dieses Projekt endgültig in der Schublade versank.

Kein grosses Echo fand schliesslich die während des Zweiten Weltkriegs aufgekommene Idee eines *Trolleybusdienstes* von Zürich entlang der Seestrasse bis Küsnacht oder Meilen. Diese Ergänzung der rechtsufrigen Bahnlinie hätte den oberen Seegemeinden überhaupt keine Vorteile gebracht, und die Tariffrage war noch keineswegs geregelt.

Erste Pläne für einen Autobusbetrieb

Die erste Anregung zur Errichtung eines «Automobil-Kours um den Zürichsee» stammt indessen bereits aus früheren Jahren, fragte doch am 20. März 1919 eine «Automobil-Verkehrs-Gesellschaft in Gründung» den «Tit. Ge-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

meinderat in Goldbach» an, ob er an der «gemeinnützigen Bestrebung» eines *Automobilbetriebs* interessiert sei. Der Initiant erwähnte die in der damaligen Zeit erfolgten Betriebseinschränkungen bei den Bundesbahnen mit zeitweise gänzlicher Einstellung des Sonntagsverkehrs. Zusammen mit bedeutenden Fahrpreiserhöhungen herrsche nun ein bedenklicher Zustand, dem am besten mit einem Schnellverkehr «mittels comfortablen Automobil-Omnibussen um den Zürichsee» abgeholfen werden könne. Es wurde auch nicht zu erwähnen unterlassen, dass diese mit einem offenen Oberdeck versehenen Fahrzeuge sich durch geruch- und geräuschlosen als auch sicheren Gang auszeichneten und durch ihr gefälliges Aussehen das Strassenbild beleben würden. Als «Touren-Plan» wurde ein Fahrplan mit etwa zweistündigen Intervallen vorgeschlagen und als Fahrstrecke folgende Route in Aussicht gestellt: Hauptbahnhof-Platz – Bahnhofquai – Uraniabrücke – Limmatquai – Rathausquai – Sonnenquai – Bellevueplatz – Gottfried-Keller-Strasse – Stadttheater – Dufourstrasse – Bahnhof Tiefenbrunnen – Zollikon/Goldbach – Küsnacht/Erlenbach und weiter bis nach Rapperswil.

Fünf Jahre später, am 20. August 1924, offerierte *W. Weisflog-Iten* aus Altstetten dem Gemeinderat einen Autodienst in die Aussengemeinden «zu billigen Taxen». Über das Aussehen der leichteren «Car alpins» hatte man bereits sehr konkrete Vorstellungen: 15 bis 20 Plätze mit Lederpolsterung, Pneubereifung (hinten doppelt zur erhöhten Sicherheit), seitliche Türen, lange Fussauftritte, Windschutzscheiben und Schnellverdeck. Obwohl das erste Fahrzeug bereits bestellt worden war, versandete auch dieses Projekt, vermutlich wegen des Ausbleibens der erwünschten jährlichen Gemeindebeiträge.

Erwähnen wir hier noch die am 15. Mai 1926 erfolgte Eröffnung der *SBB-Haltestelle Goldbach,* welche gleichzeitig mit der Elektrifikation der Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil erfolgte. Dass ein Eisenbahnfahrplan mit 16 Zügen pro Richtung natürlich nicht alle Wünsche erfüllen konnte, verwundert kaum; so verkehrte Ende der zwanziger Jahre als «stille Konkurrenz» jeweils an Samstagen um 12.45 Uhr ein konzessionsloser Autokurs der Küsnachter Firma Gimpert & Bischof, der die Bankbeamten bis nach Meilen nach Hause brachte, da um diese Zeit kein Zug zur Verfügung stand.

Ein Autobusbetrieb Zürich–Zollikon entsteht

Den «Stein ins Rollen» brachte erst eine Eingabe vom 25. Januar 1929, die *A. Affeltranger* aus Zollikon als Inhaber eines Privatautobetriebs an die städtischen, kantonalen und eidgenössischen Behörden richtete. Diese Anfrage betr. Autokurs Zürich–Zollikon löste sogleich zahlreiche Schreiben zwischen dem Kursinspektorat der Oberpostdirektion in Bern sowie dem Eidgenössischen

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Postdepartement in Bern einerseits und den Städtischen Strassenbahnen in Zürich und den Schweizerischen Bundesbahnen in Bern als betroffene Verkehrsunternehmungen anderseits aus. So lesen wir in einer Stellungnahme des zuständigen Inspektors des Postdepartements: «Ein Automobilbetrieb Bellevue–Tiefenbrunnen entspricht überhaupt keinem Bedürfnis, da Tiefenbrunnen genügend Verbindungen zur Stadt besitzt.» Auch die Strecke Tiefenbrunnen–Zollikon wurde recht kritisch betrachtet, da am 24. November 1922 die Städtischen Strassenbahnen eine Konzession für eine Tramlinie vom Hegibachplatz über die projektierte Verlängerung der Bleulerstrasse bis zur Stadtgrenze erhalten hatte. Weiter hiess es: «Was den geplanten Automobilbetrieb anbetrifft, so ist zu erwähnen, dass eine Unternehmung mit nur einem Wagen nicht leistungsfähig genug wäre, was zur Folge haben müsste, dass es nicht prosperieren könnte. Wenn die Reisenden zu Stossverkehrszeiten keine Sicherheit haben, rasch befördert zu werden, so werden sie eben auf diese Fahrgelegenheit überhaupt verzichten.» Abschliessend glaubte man, dass es sich hier um ein ganz aussichtsloses Unternehmen handle, das höchstens dazu geeignet sei, den Bau der konzessionierten Strassenbahnlinie in der Bleulerstrasse zu fördern (diese Strecke wurde schliesslich erst in den sechziger Jahren als Buslinie 77 verwirklicht!).

Der «löbliche Gemeinderat Zollikon» setzt sich ein

Eine erste Konferenz über das Konzessionsbegehren Zürich–Zollikon fand am 25. Februar 1929 im Kaspar-Escher-Haus in Zürich statt, an der Stadtrat Gustav Kruck die Haltung von Zürich zu vertreten hatte (seine Frau soll übrigens dem Schöpfer des «Gold-Vrenelis» als Modell gedient haben). Ursprünglich waren 12 Kurse «stadtwärts und heimwärts» zwischen Zollikon-Schönegg und Zürich-Bellevueplatz vorgesehen. Schützenhilfe erhielt das Konzessionsgesuch schliesslich durch den «löblichen Gemeinderat Zollikon», der in einem Schreiben am 17. Januar 1929 an die kantonale Baudirektion die Vorlage grundsätzlich unterstützt hatte. Aus den eingegangenen Stellungnahmen ging hervor, dass die *Generaldirektion der Bundesbahnen* keinen Einspruch gegen einen Autokurs Zürich–Zollikon erhob, während die *Städtischen Strassenbahnen* die Konzessionserteilung von folgenden fünf Bedingungen abhängig machen wollten:

a) Die Strecke Bellevue–Tiefenbrunnen ist ohne Anhalten zu durchfahren, und es dürfen keine Passagiere nur zwischen Bellevue und Tiefenbrunnen befördert werden. Die Polizeiverwaltung kann zudem jederzeit eine andere Route auf Stadtgebiet vorschlagen.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Mit diesem dreiachsigen Autobus Marke «Safeway» konnte am 22. Juni 1929 der Betrieb zwischen Zürich und Zollikon aufgenommen werden. (Bild: Autobusbetrieb Zürich–Zollikon–Küsnacht)

b) Die Taxen (Zollikon–Tiefenbrunnen 50 Rappen, Zollikon–Bellevue 80 Rappen) dürfen nur mit Verständigung der Städtischen Strassenbahnen geändert werden.

c) Der Fahrplan ist dem Stadtrat vorzulegen.

d) Die Konzession ist auf maximal drei Jahre zu erteilen und soll ohne Entschädigung dahinfallen, wenn die Stadt selbst eine Kraftwagen- oder Strassenbahnlinie nach Zollikon erstellt.

e) Es ist eine Kaution von 1000 Franken in Wertpapieren an die Stadtkasse zu leisten zwecks Sicherstellung der Einhaltung obiger Verpflichtungen.

Diese Forderungen erschienen aber dem Postdepartement doch etwas allzu streng, da es schliesslich Sache der Konzessionsbehörden sei, über Fahrplan, Taxen und Konzessionshinfall zu entscheiden.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Ein Autobus Marke «Safeway» erscheint auf den Strassen

Die Einführung eines ersten Autobusbetriebs – vorerst allerdings nur zwischen Zürich und Zollikon – gelang dann tatsächlich am *22. Juni 1929* der Firma «Autobus-Betrieb Zollikon–Zürich AG in Zollikon», die unter Mitwirkung der Firma A. Welti-Furrer AG im Vorjahr mit einem Aktienkapital von 70 000 Franken gegründet worden war. Der Verwaltungsrat bestand aus den Herren Dr. iur. R. Herforth (Zollikon) als Präsident, C. Ad. Welti-Furrer (Zollikon) als Delegierter des Verwaltungsrates und Arnold Affeltranger (Seestrasse 23, Zollikon) als Konzessionär und Betriebsleiter. Als erstes Fahrzeug stand ein Vehikel Marke «Safeway» zur Verfügung, das in einem Prospekt des Unternehmens als «erstklassiger amerikanischer 6-Cylinder-Dreiachser-Omnibus mit 26 Sitz- und etwa 10 Stehplätzen» beschrieben wurde. Dass die Gesellschaft auf ihr Fahrzeug wohl zu Recht besonders stolz war, zeigt ein Hinweis auf die verspätete Betriebseröffnung; man sei nämlich bei der Beschaffung eines geeigneten neuen Hauptbetriebswagens zunächst auf Schwierigkeiten gestossen, und doch sei es der Gesellschaft daran gelegen gewesen, nicht etwa mit gebrauchtem Material älteren Datums den Betrieb zu eröffnen. (Ursprünglich war nämlich geplant gewesen, einen Occasionswagen vom Kursinspektorat der Oberpostdirektion mit etwa 16 bis 20 Plätzen zu übernehmen, war doch A. Affeltranger am 12. Februar 1929 bereits zu Kaufverhandlungen nach Bern gereist.)

Verspätung beim Druck der Abonnemente

In 13 täglichen Kursen pro Richtung fuhr das einzige Fahrzeug vom Bellevueplatz via Utoquai–Seefeldquai–Zürichhornstrasse–Hornbachstrasse–Äussere Dufourstrasse bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen und von dort via Dufourstrasse–Dufourplatz–Zollikerstrasse zur *vorläufigen Endstation bei der «Schönegg»*. Die Route hart dem unteren Seebecken entlang war notwendig, weil damals die Bellerivestrasse noch nicht durchgehend befahrbar war und bei der Fröhlichstrasse endete.

Eine Ausgabe von *Abonnementen* konnte an den ersten Betriebstagen noch nicht erfolgen, «da in deren Herstellung eine Verzögerung sich eingestellt hat» – wie es entschuldigend im Eröffnungsprospekt hiess. Artikel 4 der «Taxordnung und Transportbestimmung für den Kraftwagen-Betrieb» legte fest, dass jene Fahrgäste, die bei einer Kontrolle ohne gültigen Fahrausweis im Wagen angetroffen würden, ausser der tarifgemässen Taxe einen Zuschlag von 50 Cts. zu entrichten hätten. Das *Rauchen* verbot man von allem Anfang an, und auch das *Mitnehmen von Hunden* war damals nicht statthaft.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Busse wegen «Geschwindigkeitsexzessen»

Probleme mit der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gab es bereits Anfang der dreissiger Jahre, was allerdings weniger den übersetzten Geschwindigkeiten der Fahrzeuge, sondern vielmehr den allzu kleinlichen Vorschriften zuzuschreiben war. Es durfte damals *innerorts* mit höchstens *18 km/h* und *ausserorts* mit *20 km/h* gefahren werden! Als daher Chauffeur Theophil Düblin von Oberwil am 16. Januar 1931 kurz vor Mittag bei der Endstation Schönegg einen Pneu neu aufpumpen musste und – um die hungrigen Abonnenten am Bellevue rechtzeitig abholen zu können – zum Aufholen der viertelstündigen Verspätung mit rund 35 km/h (die Polizei behauptete gar 45 km/h) Richtung Stadt «raste», wurde er vom Statthalteramt gebüsst. Die Firma A. Welti-Furrer AG, welche neben der Zolliker Linie noch den Verkehr zum damaligen Flugplatz Dübendorf besorgte, stellte daher beim Regierungsrat des Kantons Zürich – allerdings vergeblich – das Gesuch um Bewilligung von folgenden Höchstgeschwindigkeiten: 35 km/h innerorts und 50 km/h ausserorts...

Am 30. September 1931 orientierte der Gemeinderat Zollikon seine Nachbargemeinde Küsnacht, dass zurzeit die Möglichkeit zur Verbesserung des Autobusverkehrs studiert würden, wobei auch eine *Verlängerung bis Küsnacht* denkbar sei. Ausgelöst wurde die Diskussion durch ein Subventionsgesuch der «Autobus-Betrieb Zollikon–Zürich AG» an die Gemeinde Zollikon, krankte doch die Unternehmung seit Beginn an zwei Dingen: Der einzige verfügbare Autobus erlaubte keinen dichten Fahrplan, was viele Leute von der Benützung abhielt. Anderseits führten eben diese geringen Frequenzen zu hohen Fahrtaxen, kostete doch ein Autobusbillet Zollikon–Zürich 80 Rappen, während der Preis für ein Bahnbillet lediglich 30 Rappen betrug.

Eine Verlängerung bis Küsnacht ist wünschbar

So beriet der Küsnachter Gemeinderat in seiner Sitzung vom 8. Oktober 1931 den Vorschlag einer Linienerweiterung und kam zum Schluss, dass diese Strecke bis Küsnacht *«allseitig als wünschbar erachtet»* werde. *Hans Baumgartner,* der vom oberen rechten Seeufer stammte, in Stäfa zur Schule gegangen war und später in Zollikon eine mechanische Werkstätte und eine Garage eingerichtet hatte, legte daher im Februar 1932 seine Ausbaupläne vor. Er hatte die Verkehrsbedürfnisse von Grund auf studiert und auch auf privater Basis Verkehrszählungen vorgenommen. So liess er an verschiedenen Ausfallstrassen die Fussgänger nach der Tramendstation Tiefenbrunnen zählen und ermittelte auch die Bahnkunden mit Wohnsitz im Dorfzentrum von Zollikon. Die Schät-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

zungen führten bald zum Entschluss, dass erst der *Kauf von zwei weiteren Fahrzeugen* einen attraktiven Fahrplan zuliess. Um die Frequenz zu steigern, sollte die Buslinie von Zollikon via Alte Landstrasse bis zum «Ochsen» in Küsnacht ausgedehnt werden. Für die 6,8 Kilometer lange Strecke Bellevue–«Ochsen» war eine Fahrzeit von 24 Minuten vorgesehen, und eine einfache Fahrt sollte für die Strecke Küsnacht–Tiefenbrunnen 50 Rappen und Küsnacht–Bellevue 70 Rappen kosten, also weniger als für die bestehende Strecke Schönegg–Bellevue. An einen allfälligen Fehlbetrag sollte Zollikon maximal 10 000 Franken und Küsnacht 5000 Franken beitragen; für das notwendige Betriebskapital von 70 000 Franken hingegen wollte Hans Baumgartner selbst besorgt sein.

Als weitere Offerte lag gleichzeitig noch jene der Städtischen Strassenbahnen vor, die einen 24-Minuten-Betrieb ab Tiefenbrunnen bis Zollikon vorschlug, was 45 Fahrten pro Richtung ergeben hätte.

Die «Autobus-Betrieb Zollikon–Zürich AG» liess aber sofort auch von sich hören, denn sie teilte am 1. März 1932 dem Gemeinderat Küsnacht folgendes mit: «Damit kein Irrtum darüber besteht, machen wir Sie darauf aufmerksam, dass wir die Konzessionärin für den Autobus-Betrieb Zollikon–Zürich sind und dass wir heute auch nicht daran denken, diese Konzession aufzugeben.» So verlangte am 2. März 1932 der Gemeinderat gerechterweise auch von dieser Firma entsprechende Vorschläge, die bereits am 4. März 1932 in einer siebenseitigen Antwort bereitstanden: Mit einem grossen Saurer-Bus zu 40 bis 45 Plätzen sollten 21 Kurse pro Tag zwischen Bellevue und dem «Ochsen» und 7 weitere zwischen Bellevue und Schönegg ausgeführt werden, und mit einem 20plätzigen Wagen waren 11 Fahrten Tiefenbrunnen–Küsnacht und 25 Fahrten Tiefenbrunnen–Schönegg vorgesehen. Trotz diesem doppelt so grosszügigen Angebot (32 Fahrten bis Küsnacht gegenüber 16 in der Offerte von Hans Baumgartner) entschied sich der Gemeinderat Küsnacht am 18. März 1932 für die Offerte von Hans Baumgartner.

Der erste Unternehmer gibt auf

Wie gut Küsnacht mit der Offerte Baumgartner gefahren war, zeigte sich bereits zwei Monate später, als der «Autobus-Betrieb Zollikon–Zürich AG» rund einen Monat vor Ablauf der Konzession am 21. Mai 1932 kurzerhand *den Betrieb einstellte,* dies aus finanziellen Gründen und «in Anbetracht gewisser Schwierigkeiten mit der Gemeinde Zollikon». Hans Baumgartner führte indessen am folgenden Tag den Betrieb mit dem übernommenen Wagen und Personal gemäss bisherigem Fahrplan weiter.

Gleichzeitig lag bei der Post- und Telegraphendirektion in Bern das Konzessionsbegehren von Hans Baumgartner zur Behandlung mit dem Gesuch für

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

einen «Kraftwagenbetrieb vom Gemeindehaus Küsnacht zum Bellevue (alter Tonhalleplatz)». Dass diese Linie keineswegs – wie dies aus Küsnacht beurteilt worden war – «allseitig als wünschbar erachtet» wurde, zeigten die Einsprachen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Städtischen Strassenbahnen gegen die verlangte Linienausdehnung bis Küsnacht. Die SBB betonten in ihrem Schreiben vom 24. Juni 1932, dass dem neuen Unternehmer voraussichtlich kein grösserer Erfolg beschieden sei als dem ursprünglichen Unternehmer, zumal die Bustaxen rund doppelt so hoch als die Bahntaxen geplant waren. Man vertröstete die Bevölkerung auf geplante Vorortsverbindungen mit Motorzügen und schlug vor, den *bestehenden Autobusbetrieb* kurzerhand *einzustellen!*

Selbst der Regierungsrat des Kantons Zürich hatte sich damit in seiner Sitzung vom 21. Juli 1932 zu befassen, wobei hier insbesondere die negative Haltung des Zürcher Stadtrats erörtert wurde. Dieser befürchtete wegen den vorgesehenen Taxen eine *ernsthafte Konkurrenz zu den Strassenbahnen* und befürwortete lediglich eine auf drei Jahre beschränkte Konzession ab Tiefenbrunnen. Der Regierungsrat hingegen wollte eine allerdings auch auf drei Jahre befristete Konzession für die ganze Strecke ab Bellevue befürworten.

Ein Augenschein wird abgehalten

Ebenfalls mit der leidigen Angelegenheit befassen musste sich gar der Kreiseisenbahnrat des SBB-Kreises III, der am 2. September 1932 an Bord des Schiffes «Thurgau» vor Romanshorn tagte und unter Traktandum 6 zu einer kritischen Interepellation seines Mitglieds Dr. Nauer aus Zollikon Stellung nehmen musste. Auf den Nachmittag des 7. Septembers 1932 musste schliesslich ein *Augenschein* an Ort und Stelle anberaumt werden, an dem die folgenden Persönlichkeiten teilnahmen: Herr Oftinger vom Kursinspektorat der Oberpostdirektion, Regierungsrat Dr. Leuch, Kantonsingenieur Keller, die Gemeinderäte Dr. E. Utzinger und Dr. W. Nauer (Zollikon) und Gemeindepräsident Kindlimann (Küsnacht), Direktor Winterhalter (Städtische Strassenbahnen), Betriebschef Meyer (Kreisdirektion III der SBB) und zuguterletzt auch der Konzessionsbewerber Hans Baumgartner. Die Experten fuhren um 13.50 Uhr mit dem fahrplanmässigen Kurs vom Bellevueplatz zur Schönegg und statteten zu Fuss der geplanten Verlängerung bis Küsnacht einen Augenschein ab. Ebenfalls wurde die noch zur Diskussion stehende Route in der Schiedhaldenstrasse begangen, und von dort gelangte man – laut ausführlichem Protokoll – in 11 Minuten direkt zur Station Küsnacht, von wo man sich in 5 Minuten ins Gemeindehaus begab (ob hier der «Ochsen» nicht eine stärkere Anziehungskraft auf die durstigen Experten ausübte, verschweigt das Protokoll).

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Bequemlichkeitsgründe werden ins Feld geführt

Während an der Konferenz Strassenbahndirektor Winterhalter den Autokurs zwischen Bellevue und Tiefenbrunnen erneut als «völlig überflüssig» bezeichnete, für den höchstens «Bequemlichkeitsgründe» sprächen, wiesen die Vertreter aus Zollikon und Küsnacht auf den hohen Anteil jener Fahrgäste hin, die dank dem Zeitgewinn den Autobus bis und ab Bellevue benützten. Auch zeigten die bisherigen Frequenzen (1930 waren es 93 000 Personen, 1931 noch 91 000 Personen und 1932 bis Mitte Jahr bereits 41 000 Personen), dass ein gewisses Bedürfnis für die Linie offensichtlich bestehe. Eine von seiten der Stadt verlangte Entschädigung für die *Konkurrenzierung der beiden Tramlinien* (man rechnete mit einem Einnahmenausfall von 17 200 Franken pro Jahr) lehnte der Unternehmer Hans Baumgartner klar ab. Die SBB schliesslich argumentierten, dass sie bereits 1929 den Autokurs bis Zollikon hätten ablehnen sollen; für die Verlängerung nach Küsnacht bestehe überhaupt kein Bedürfnis (im gleichen Atemzug wies man dann auf die befürchtete starke Konkurrenzierung hin...). Einige Diskussionsredner bezichtigten darauf die SBB des «Siedlungsmonopols», da sie sich der erwünschten Dezentralisierung von Zürich widersetze, und Dr. Utzinger aus Zollikon zitierte gar einen Ausspruch von Bundesrat Marcel Pilet-Golaz, der in Zermatt gesagt hatte: «La gloire des chemins de fer est passée» (ein Ausspruch, der sich am rechten Zürichseeufer dann aber nicht bewahrheitete). Das Postkursinspektorat in Bern anerkannte zwar, dass der obere Teil von Küsnacht von der Bahn nicht gut bedient werde, aber ein Autobusbetrieb bis zum Gemeindehaus die SBB doch ziemlich konkurrenzieren würde. Einverstanden erklären könne man sich allenfalls mit einer Endstation an der *Kreuzung Schiedhaldenstrasse/Schiedhaldensteig.*

Die Höhenstrasse als «Ei des Kolumbus»

Gleichsam als «Ei des Kolumbus» erschien nun in der Diskussion plötzlich das Projekt der Höhenstrasse, rechnete man doch damals mit einem unmittelbar bevorstehenden Baubeginn: Man wolle dem Unternehmer Hans Baumgartner lediglich die *Konzession für die Strecke Tiefenbrunnen–Zollikon* überlassen und sich eine weitere Strecke entlang der Höhenstrasse ab Zürich-Balgrist für spätere Jahre vorbehalten. Einen Grund für die überaus kühlen Beziehungen zwischen Zürich und Zollikon mag man darin erblicken, dass Zollikon anlässlich der zweiten Eingemeindung von 1931 einen Anschluss an die Grossstadt abgelehnt hatte.

Inzwischen war sogar der Chef des Eidgenössischen Postdepartements, *Bundesrat Marcel Pilet-Golaz,* nach Zürich gereist, um die Angelegenheit an

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Ort und Stelle zu studieren. Mit den Vorschlägen, die Strecke «an Kopf und Gliedern» zu beschränken und zu einem «Rumpfbetrieb» werden zu lassen, konnten sich die Anwohner aber keineswegs befreunden, und so stellte der Gemeinderat Küsnacht am 2. Dezember 1932 an den Regierungsrat das Gesuch für die *uneingeschränkte Konzession*. Und den vorgebrachten Vorwurf der «Bequemlichkeit» parierte der Gemeinderat elegant mit dem Hinweis, dass eben jede Verkehrsverbesserung eine Verbesserung der Bequemlichkeit darstelle. Man argumentierte zudem, dass die betroffenen Quartiere den Charakter von Vororten der Grossstadt hätten und somit ein Autobusbetrieb bis Küsnacht unerlässlich sei.

Vehement setzte sich zudem der Zolliker Gemeindepräsident, Dr. E. Utzinger, für die Konzession ein, und zwar nicht nur anlässlich einer Versammlung der Freisinnig-demokratischen Partei Zollikon im «Rössli», sondern auch in einem «NZZ»-Artikel mit dem Titel «Grundsätzliches zu einer Autombil-Konzession». Er unterstrich dabei die anzustrebende *Aufgabenteilung* der verschiedenen Verkehrsmittel, die an die Stelle einer Konkurrenz zu treten habe.

Kleinlicher Brotneid der Konkurrenten?

Weitere Presseartikel zum gleichen Thema folgten dann noch im «Landboten» sowie – als Leitartikel mit dem bezeichnenden Titel «Kleinlicher Brotneid» – in der «Automobil-Revue» vom 11. Oktober 1932. Nachdem die Zolliker Gemeindeversammlung am 8. Juni 1932 eine *Defizitgarantie* von 12 000 Franken gutgeheissen hatte, bewilligte die Küsnachter Gemeindeversammlung am 15. Februar 1933 eine gleiche Garantie in der Höhe von 6000 Franken, also 1000 Franken mehr, als Hans Baumgartner ursprünglich verlangt hatte.

Interessant – und sicher noch heute aktuell – tönt der seinerzeitige Vorschlag von Hans Baumgartner, man solle die Ausgabe von *direkten Fahrscheinen nach gewissen Tramlinien* durch die Autobuschauffeure prüfen – ein erster Hinweis auf einen Verkehrsverbund zwischen Autobus und Strassenbahn...

Die endgültige Konzession trifft doch noch ein

Nach all diesen Verhandlungen und gegensätzlichen Meinungen mutet es fast wie ein Wunder an, dass sozusagen als Neujahrsgeschenk die am 30. Dezember 1932 vom Vorsteher des Eidgenössischen Postdepartements unterzeichnete *Konzessionsurkunde* eintraf. Diese enthielt die «Bewilligung zur regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und deren Gepäck mittels Kraft-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

wagen auf der Strecke Zürich (Bellevueplatz) – Tiefenbrunnen – Zollikon – Küsnacht (obere Kreuzung Schiedhaldenstrasse/Schiedhaldensteig)». Dass die Erweiterung der Konzession nach Küsnacht bis zuletzt bekämpft worden war, zeigt sich zwischen den Zeilen im Schreiben des Kursinspektorats der Oberpostdirektion an das Eidgenössische Postdepartement vom 3. Januar 1933: «Die Erteilung der Konzession für die gesamte Strecke Zürich–Zollikon–Küsnacht entspricht dem Beschluss des Herrn Departementchefs nach einem persönlichen Augenschein an Ort und Stelle.»

Zwischen Bellevue und Tiefenbrunnen durften *maximal 14 Fahrten* pro Tag ausgeführt werden, wobei im Lokalverkehr weiterhin keine Passagiere mitgeführt werden durften. Zwischen Tiefenbrunnen und Schönegg mussten an Werktagen mindestens 30 Fahrten ausgeführt werden, zwischen Schönegg und unterer Kreuzung Schiedhaldenstrasse/Schiedhaldensteig mindestens 16 Fahrten und von dort bis zum Schübel mindestens 2 Fahrten. An Sonntagen waren gewisse Reduktionen zulässig. *Haltestellen* waren die folgenden vorgesehen: Bellevue, Tiefenbrunnen, Bahnübergang, Felbenstrasse, Dufourplatz, Rösslirain, Schönegg, Bühl, Goldbacherstrasse, Boglerenstrasse, Einmündung Alte Landstrasse, Schiedhaldensteig, Schübel. Für den Betrieb war laut Konzession der Einsatz von zwei Omnibussen Schweizer Marke mit 24 Sitz- und 15 Stehplätzen (bzw. 12 Sitz- und 8 Stehplätzen) vorgesehen. Als Reservewagen konnte das bisherige Fahrzeug «Safeway» mit 26 Sitzplätzen Verwendung finden.

Als Spezialität wurde ein unpersönliches *Frühabonnement* zu 50 Coupons ausgegeben, das jeweils bis 8.40 Uhr gültig war und für einen Monat drei Franken kostete. Eine einfache Fahrt Schübel–Bellevue kam auf 80 Rappen zu stehen, eine Taxe, die schliesslich während beinahe dreissig Jahren unverändert belassen wurde!

Küsnacht wünscht einen Spätkurs

Der ab 15. Mai 1933 geltende Fahrplan hatte bereits ein stark an einen Taktfahrplan erinnerndes Aussehen und sah folgende Fahrgelegenheiten ab und nach Küsnacht vor:

Schiedhaldensteig ab: 7.23, 8.23, 9.23, 10.23, 11.23, 12.40, 13.23, 14.19 (ab Schübel), 15.23, 15.53, 16.53, 17.44 (ab Schübel), 18.41, 19.23, 21.00, 22.18, 23.24.

Zürich ab: 7.00, 7.54, 8.54, 10.00, 10.54, 12.10, 13.00, 13.50 (bis Schübel), 14.54, 15.30, 16.30, 17.15 (bis Schübel), 18.45, 19.00, 20.00, 20.30, 22.00, 22.55.

Trotz diesen 17 Fahrgelegenheiten pro Richtung wünschte der Gemeinderat einen Spätkurs für das Winterhalbjahr.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

№ 145

Copie

Oberpostdirektion:	Zuständige Kreispostdirektion	Zürich	Konzessionsgebühr:
Akt. No. B.183.4	Sitz der Unternehmung	Zollikon	Grundtaxe . . . . . Fr. 250.—
vom Juni 1929	Dauer vom 15. Juni 1929 bis	14. Juni 1932	4 km zu Fr. 25.- „ 100.-
			Zusammen . . . . Fr. 350.-

Kraftwagen-Konzession

Das Schweizerische Postdepartement

auf Antrag der Oberpostdirektion

erteilt hiermit,

gestützt auf die Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916 für die Dauer von drei Jahren, das heisst bis zum (14. Juni tausendneunhundertzweiunddreissig)

an Autobus-Betrieb Zollikon-Zürich A.-G. in Zollikon,

die Bewilligung

zur regelmässigen und periodischen Beförderung von Personen und deren Gepäck mittelst Kraftwagen auf der Strecke Zollikon (Schönenberg)- Dufourstrasse-Tiefenbrunnen-Seefeldquai-Zürich (Bellevueplatz)

unter nachstehenden Bedingungen, sowie unter dem Vorbehalt der genauen Beachtung der Bundes- und Kantonsgesetze und aller übrigen Vorschriften der Bundes- und Kantonsbehörden, soweit dieselben auf Unternehmungen dieser Art Anwendung finden.

Nr. 5267. — XI. 26. 300 Format A 4 (210 × 297)

Die noch heute im Bundesarchiv aufbewahrte Konzession für die Strecke Zürich–Zollikon regelte genau Rechte und Pflichten des Konzessionärs. (Bild: Bundesarchiv Bern)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Der im Hinblick auf die Linienverlängerung bis Küsnacht beschaffte Autobus Nr. 2 passiert um die Mittagsstunde den Dufourplatz in Zollikon. (Bild: Museumskommission Zollikon)

Für den Unternehmer Hans Baumgartner galt es nun, den definitiven Betrieb neu zu organisieren. Neben den Verträgen mit den Gemeinden Zollikon und Küsnacht waren auch die Bestellungen für die beiden neuen Fahrzeuge unter Dach zu bringen. Weiter war der neue Fahrplan zu drucken, und die Bushaltestellen mussten in Zusammenarbeit mit den Behörden und der Polizei markiert werden. Und schliesslich erforderte der erweiterte Betrieb auch mehr Fahrpersonal, das in seiner Doppelfunktion als Chauffeur und Billeteur sorgfältig zu schulen war. Der Kauf der Liegenschaft Seestrasse 15 in Zollikon erlaubte es, dort die Verwaltung unterzubringen und Platz für die Fahrzeuge zu schaffen, da die alte Garage bei der «Schönegg» zu klein geworden war.

«Neueröffnung» am 15. Mai 1933

Sozusagen als «Neueröffnung» konnte am 15. Mai 1933 der *erweiterte Betrieb bis Küsnacht* aufgenommen werden – die zahlreichen Hürden und Hindernisse waren glücklich überwunden. Am ersten Tag konnten bereits rund 600 Personen befördert werden, welche die schönen Ausflugsziele in Zollikon und Küsnacht besuchen wollten. Die beiden funkelnagelneuen Fahrzeuge waren

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Abonnement für die Strecke Schönegg–Bellevue des Vorgängerbetriebs «Autobus-Betrieb Zollikon–Zürich A.-G.». (Bild: Autobusbetrieb Zürich–Zollikon–Küsnacht)

mit Flieder und Efeu geschmückt, und am Abend fanden sich zahlreiche Beteiligte und Behördevertreter zu einem kleinen «Tauffestchen» im «Rössli» in Zollikon.

Es dauerte indessen nicht lange, bis der Wunsch nach einer Linienverlängerung laut wurde, traf doch am 14. Februar 1935 von Gärtnermeister Albert Kaul beim Gemeinderat Küsnacht ein mit 52 Unterschriften versehenes Gesuch ein mit der Bitte um Weiterführung der Buslinie bis *Bergstrasse/Allmend*. Der um seinen Rat befragte Unternehmer begrüsste zwar eine solche Erweiterung, wies aber auf die notwendige Neuanschaffung eines weiteren Fahrzeugs und auf höhere Garantieleistungen der Gemeinden hin. Da eine Linie direkt durch das Dorfzentrum wohl kaum bewilligt worden wäre, sollte der *Strassenausbau Oberwacht–Obere Heslibachstrasse* abgewartet werden.

Am 15. Februar 1935 kam noch die Zweiglinie vom Zolliker Gemeindehaus über die neuerstellte Bergstrasse zum Dufourplatz und von dort bis Tiefenbrunnen hinzu, die aber nach Kriegsausbruch wegen zu geringer Frequenzen wieder eingestellt wurde. Dank den guten Betriebsergebnissen konnte der Fahrplan der Stammlinie schrittweise verbessert werden.

Vorbereitungen für die «Landi»

Bereits früh setzten die Vorbereitungen für die in Zürich stattfindende Landesausstellung ein, wurde doch 1938 ein *weiteres Fahrzeug* (Bus Nr. 4) angeschafft. Zudem stellte Hans Baumgartner bei der Oberpostdirektion das Gesuch, die im Hinblick auf die «Landi» durchgehend auf 11 Meter Breite ausgebaute Bellerivestrasse benützen und zudem während der Ausstellung zwei zusätzliche Haltestellen bedienen zu dürfen, damit die Reisenden aus Küsnacht und Zollikon dort aussteigen konnten. Diese Wünsche liessen nun aber wieder alte Feindschaften aufleben, schrieb doch die Zürcher Dampfbootgesellschaft

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Hochbetrieb am Bellevueplatz: rechts Autobus Nr. 3 mit Baujahr 1933, dahinter der im Hinblick auf die Landesausstellung beschaffte Autobus Nr. 4. (Bild: Museumskommission Zollikon)

in dieser Sache nach Bern: «Es liegt ausser allem Zweifel und ist auch leicht nachzuweisen, dass unser Unternehmen durch den Autobusbetrieb gewaltig geschädigt worden ist.» Auch die SBB doppelten im gleichen Sinne nach, hiess es doch von ihrer Generaldirektion: «Die Parallelfahrten der Unternehmung Baumgartner schädigen Tram, Bundesbahn und Schiff heute schon in ganz empfindlichem Ausmasse, und es sollte nicht zugelassen werden, dass diese Benachteiligung der drei öffentlichen Unternehmungen, die im Gegensatz zum Konzessionär erhebliche volkswirtschaftliche Leistungen tragen müssen, noch weiter getrieben werden kann.» Da nun die rechtsufrige Zürichseelinie seit dem 15. Mai 1938 an Werktagen 50 und an Sonntagen 36 Züge aufweise, stelle der Autobusbetrieb einen eigentlichen *«schädlichen Luxusbetrieb»* dar. Diese Argumente verfingen aber nicht, ja der Regierungsrat des Kantons Zürich fand gar, dass eine Abweisung der Begehren nach zwei speziellen Ausstellungshaltestellen einer «stiefmütterlichen Behandlung der Einwohnerschaften von Zollikon und Küsnacht» gleichkomme.

Umstellung auf Holzgasbetrieb

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurden die drei neueren Autobusse kurzerhand für die Mobilisation requiriert, so dass mit dem alten Reserve-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Kriegs-Fahrplan

Autobus-Zürich-Zollikon-Küsnacht

Taxen																
—	ZÜRICH-Bellevueplatz . .	ab	—	753	—	—	—	1210	1353	—	—	—	1815	1909	2008	2310
—	„ Tiefenbrunnen . .	ab	707	800	900	1000	1100	1217	1400	1500	1600	1700	1822	1916	2015	2317
-.40	Zollikon-Dufourplatz . .	ab	712	805	905	1005	1105	1222	1405	1505	1605	1705	1827	1921	2020	2322
-.50	„ Goldhaldenplatz .	ab	714	807	907	1007	1107	1224	1407	1507	1607	1707	1829	1923	2022	2324
-.70	Küsnacht-Schiedhaldensteig .	an	720	814	914	1014	1114	1231	1414	1514	1614	1714	1836	1930	—	2331

Küsnacht-Zollikon-Zürich

Taxen																
-.20	Küsnacht-Schiedhaldensteig .	ab	723	823	923	1023	1123	1323	1423	1523	1623	1723	1840	1935	—	2332
-.40	Zollikon -Goldhaldenplatz .	ab	730	830	930	1030	1130	1330	1430	1530	1630	1730	1847	1942	2230	2337
-.50	„ -Dufourplatz . .	ab	733	833	933	1033	1133	1333	1433	1533	1633	1733	1850	1945	2233	2339
-:60	ZÜRICH -Tiefenbrunnen .	ab	737	837	937	1037	1137	1337	1437	1537	1637	1737	1854	1949	2237	2343
-.80	„ -Bellevueplatz . .	an	744	—	—	—	1144	1344	—	—	—	1744	1901	1956	2244	—

Bitte diesen Fahrplan nach Ausserkraftsetzung aufbewahren.

N. B. Für die Ausführung der Kurse kann keine Garantie übernommen werden und müssen jedwelche Entschädigungsansprüche abgelehnt werden.

Nach der Requirierung der Kursfahrzeuge musste mit dem Reservewagen «Safeway» ein notdürftiger Kriegsfahrplan eingeführt werden. (Bild: Autobusbetrieb Zürich–Zollikon–Küsnacht)

wagen «Safeway» ein ganz bescheidener Kriegsfahrplan zur Anwendung kam. Um den Wehrmännern auch finanziell etwas entgegenzukommen, galt vom 4. Oktober 1939 an für Offiziere und Soldaten ein stark reduzierter Tarif (30 Rappen für Bellevue–Küsnacht und 20 Rappen für Tiefenbrunnen–Küsnacht). Da mit der Benzinrationierung dem Autobusbetrieb zahlreiche neue Kunden zugeführt wurden, ergaben sich auch einige Wünsche betreffend Linienverlängerungen, so beispielsweise für die Strecke nach Itschnach. Bis Ende April 1941 hatte der Unternehmer für rund 25 000 Franken pro Fahrzeug alle Kurswagen auf *Holzgasbetrieb* umgestellt, womit auf jede Zuteilung von flüssigem Brennstoff verzichtet werden konnte. So ist es verständlich, dass die im Sommer 1941 verlangte Einstellung aller Fahrten zwischen Bellevue und Tiefenbrunnen auf grossen Widerstand stiess. Man vermutete hinter dieser Weisung gar die Stadt, welche nun glücklich darüber sei, unter dem Deckmantel kriegswirtschaftlicher Massnahmen «Steine gegen diesen Busbetrieb zu werfen».

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Der einrädrige Holzvergaser-Anhänger Marke Imbert im Detail.
(Bild: Museumskommission Zollikon)

Bundesrat Celio soll sich für den Autobus einsetzen

Wieder einmal musste nun die Mithilfe eines Bundesrates in Anspruch genommen werden, bat doch der Gemeindepräsident von Zollikon, Dr. Utzinger, den in Bern weilenden Nationalrat Theodor Gut, bei Bundesrat Enrico Celio vorstellig zu werden – doch die PTT blieben hart: Hans Baumgartner hatte vom 15. Juni 1941 an sämtliche Fahrten zwischen Bellevue und Tiefenbrunnen einzustellen, da andere Unternehmungen gegen die ungleiche Behandlung der Vorschriften Einspruch erhoben hatten. Ein Versuch, für die Autobuskunden *ein Tram zu mieten* (den Tramführer stellte die Stadt, während ein Buschauffeur als Billeteur mitfuhr), schlug indessen wegen mangelnder Frequenz fehl, und vom 29. September 1941 an bediente der Autobus in den Spitzenzeiten das Bellevue wieder.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Da im Sommer 1947 die *Erneuerung der Konzession* fällig war, stellte Rechtsanwalt Dr. E. Utzinger im Auftrag des Konzessionärs folgende Begehren an die eidgenössischen Behörden:

- Verlängerung der Konzession um zehn Jahre;
- Ausdehnung des Betriebs bis zum Tägermoos, da dort neue Wohnbauten entstanden waren;
- Verzicht auf die Zweiglinie Dufourplatz–Gemeindehaus Zollikon;
- Freigabe der bisher auf 14 Fahrten limitierte Bedienung der Strecke Bellevue–Tiefenbrunnen, da – wie es im Gesuch hiess – «das Kleid viel zu eng geworden ist».

Im April 1947 traf dann die neue Konzession ein, obwohl die Stadt erneut Bedenken wegen Konkurrenzierung der Tramlinien geäussert hatte. Neu waren nun maximal je 20 (statt 14) Hin- und Rückfahrten zwischen Bellevue und Tiefenbrunnen zulässig.

Linienverlängerungen am laufenden Band

Hatte man in den Kriegsjahren jegliche Linienverlängerungen ablehnen müssen, konnte am 9. Mai 1948 der Betrieb bis ins *Tägermoos* ausgedehnt werden, nachdem die Küsnachter Gemeindeversammlung einen Kredit von 29 000 Franken für einen Kehrplatz bewilligt hatte.

War bereits die Verlängerung des Autobusbetriebs bis in die Gemeinde Küsnacht in den dreissiger Jahren nur unter grössten Anstrengungen durchzusetzen gewesen, brauchte es diesmal ziemlich genau 15 Monate, bis die Verlängerung bis zur *Küsnachter Allmend* bewilligt wurde. Im Oktober 1950 hatte Dr. Utzinger ein Gesuch nach Bern abgesandt, aber was dann alles an Akten anfiel, bis schliesslich in den ersten Tagen des Jahres 1952 die neue Konzession eintraf, füllt heute im Bundesarchiv in Bern ein umfangreiches Dossier. Am 21. November 1951 trafen sich gar illustre Behördevertreter aus Bund (darunter die beiden Bundesräte Dr. Joseph Escher und Eduard von Steiger), Kanton und Gemeinden zu einem Augenschein. Als Dank für seine Bemühungen überreichte der Gemeinderat Küsnacht dem aufs Jahresende 1951 zurücktretenden Bundesrat von Steiger einen in Leder gebundenen Band «Aus der Geschichte der Gemeinde Küsnacht». Die *Eröffnung vom 6. Oktober 1952* mit dem geschmückten Bus Nr. 5 verschönerte die Schulklasse von Lehrer Hürlimann mit einigen Liedern, während Autobuschauffeur Reusser mit einem Früchtekorb bedacht wurde.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Feierliche Eröffnung der Haltestelle Allmend.
Die Schulklasse von Herrn Hürlimann umrahmt die Feier mit einigen Liedern.
(Cliché: Autobusbetrieb)

Der Zolliker Dorfbus entsteht

Im Jahre 1955 wurde der Zolliker Ortsbus ins Leben gerufen, der von der Zolliker Bahnstation via Dufourplatz in den Zollikerberg führt und zunächst dem dorfinternen Verkehr als Schulbus diente. Der zu diesem Zweck angeschaffte Bus Nr. 9 war sogar an der Mustermesse in Basel zu besichtigen.

Nachdem der Autobusbetrieb während über zwei Jahrzehnten ohne Defizite funktioniert hatte, wurde 1955 die früher betragsmässig festgelegte *Defizitgarantie* der beiden Gemeinden Zollikon und Küsnacht fallengelassen und durch eine flexiblere Lösung ersetzt. Am 14. Oktober 1957 konnte zudem die *Erweiterung bis Itschnach* in Betrieb genommen werden.

Gewisse Anpassungen erforderte dann das *«Zürifäscht»* vom 23./24. Juni 1956: Nicht nur musste die Endstation an die Einmündung der Falkenstrasse in das Utoquai verlegt werden; es fuhren auch am Samstag um 02.00 Uhr und am Sonntag um 01.00 Uhr Extrakurse für Spätheimkehrer.

30 Jahre lang unveränderte Taxen

Am 20. Mai 1958 konnte die *25-Jahr-Feier* im heimeligen «Rössli» in Zollikon feierlich begangen werden. Bei dieser Gelegenheit verfasste Prokurist O. Bil-

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

leter (Männedorf) eine geschichtliche Darstellung des Unternehmens, die damals als Sonderbeilage im «Zolliker Boten» und in der «Zürichsee-Zeitung» erschien. Für die im Sommer 1959 durchgeführte *Gartenbauausstellung G 59* konnte dann wieder – ähnlich wie bei der «Landi» – eine fakultative Haltestelle beim Ausstellungseingang eingerichtet werden. Am 24. April 1963 erfolgte dann der Übergang der Konzession von Hans Baumgartner auf seinen Sohn.

Erstmals nach fast 30 Jahren musste 1962 eine massvolle *Tariferhöhung* durchgeführt werden, doch liessen sich Betriebsverluste ab 1965 nicht mehr aufhalten. Nachdem Anfang der sechziger Jahre die *Kunsteisbahn Küsnacht* (KEK) und der Sportplatz Fallacher eröffnet worden waren, erweiterte man die Buslinie bis zum «Sportstadion» (eine Bezeichnung aus einem Beschluss der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion!), zumal damit auch den Besuchern des Bethesda-Pflegeheims gedient war.

Stark verbesserter Eisenbahnfahrplan

Nachdem die Frequenzen seit der Betriebseröffnung ständig angestiegen waren, konnten im *Rekordjahr 1962* total 1 414 864 Personen befördert werden. Wegen der vermehrten privaten Motorisierung, der zunehmenden Einführung der kurzen Mittagspause und der 5-Tage-Woche sank dann aber die Zahl der Reisenden von Jahr zu Jahr, um 1971 die bisherige Minimalzahl von 996 261 Personen zu erreichen. Der seit dem Mai 1968 stark verbesserte Eisenbahnfahrplan (30-Minuten-Betrieb und reduzierte Fahrzeiten) wirkte sich ebenfalls zuungunsten des Autobusbetriebs aus, und überdies war ein Rückgang des Ausflugsverkehrs zu bemerken.

Zu einem immer grösseren Hindernis entwickelte sich zudem der *Niveauübergang beim Bahnhof Tiefenbrunnen* – die häufige Zugsfolge wirkte sich auch hier hemmend aus. Als dann endlich die Bauarbeiten an der Überführung einsetzten, mussten die Autobuskurse vom Februar bis am 1. August 1970 eine Umleitung über die Seestrasse und die Unterführung beim Zolliker Bahnhof in Kauf nehmen (die stadtwärts fahrenden Kurse konnten allerdings weiterhin die gewohnte Route benützen). Bei der Einmündung der Bauisstrasse wurde eine provisorische Haltestelle eingerichtet als Ersatz für die Haltestelle Felbenstrasse.

Im gleichen Sommer erfolgte die Umgestaltung der *Endstation Allmend,* was zur Schleifenfahrt via Hesligenstrasse–Ränkestrasse führte. Ein Vorschlag des Konzessionärs für eine *dorfinterne Linie* lehnte der Gemeinderat Küsnacht im Jahre 1970 zunächst ab, da man für den Standort der Haltestelle Schiedhaldenstrasse keine befriedigende Lösung fand.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Dorfinterne Linie Itschnach–Bahnhof–Allmend

Nachdem drei Tariferhöhungen in den Jahren 1967, 1969 und 1971 keine langanhaltende Besserung versprachen, liessen die beiden Subventionsgemeinden eine Expertise erstellen. Um den Autobus vermehrt in den Dienst eines *Zubringers zur SBB* zu stellen, sollte eine dorfinterne Linie *Itschnach–Bahnhof–Allmend* aufgebaut werden. Der Versuch eines neuen Betriebskonzepts wurde am 10. April 1972 begonnen: Jede halbe Stunde fuhr ein Kurs abwechslungsweise ab Allmend oder Itschnach Richtung Zürich, während der dorfinterne Kurs in der Zwischenzeit die Anschlüsse sicherstellte. Da dieser 30-Minuten-Betrieb nicht in allen Stücken befriedigte, ging man im Herbst 1972 zum *20-Minuten-Betrieb* über. Zudem wurde vom 12. Mai 1975 an die dorfinterne Linie auf Wunsch der Gemeinde Küsnacht insofern abgeändert, als der von Itschnach kommende Kurs neu einen *Rundkurs* via Untere Heslibachstrasse–Gartenstrasse–Obere Heslibachstrasse befährt.

Damit sind wir nach einer ziemlich befrachteten Reise in der Gegenwart angekommen, und wir möchten nicht versäumen, dem Unternehmen – sowie ihren Passagieren – auch in den kommenden Jahren *gute Fahrt* zu wünschen. Dass die vielen vergangenen Jahre auch Anlass zu manchen Reminiszenzen boten, verwundert wohl kaum; gerne entnehmen wir zum Abschluss zwei amüsante Geschichten dem erwähnten geschichtlichen Rückblick «Autobusbetrieb 1933–1958».

Chauffeurreminiszenzen

Nachhaltigen Eindruck hinterliess eine «Beinahe-Staatsbeleidigung», die sich folgendermassen zutrug: Am Dufourplatz in Zollikon sollte aus irgend einem Grund der im Verkehr stehende neue Bus durch den alten Reservewagen «Safeway» (mit dem Übernamen «Alte Sophie») ausgewechselt werden. Eine ältere Frau war im Begriff einzusteigen, als der diensthabende Chauffeur den eben zufahrenden Lenker des Reservewagens mit den Worten empfing: «So, bringsch mer die alt Sophie.» Die Frau glaubte sich durch diese Äusserung persönlich angesprochen, da sie zufällig auf denselben Zunamen hörte, und war schwer beleidigt. Erst nach einigem Zureden konnte ihr verständlich gemacht werden, dass damit nicht sie, sondern der «Safeway» gemeint war.

Eine andere amüsante Begebenheit trug sich nachts während des Krieges bei Regen und Verdunklung an der ehemaligen Endstation Schiedhaldensteig zu. Dort benützte ein regelmässiger Fahrgast den letzten Kurs 23.32 Uhr nach Zürich, liess sich das Abonnement coupieren und nahm Platz. Unterdessen machte der Chauffeur bis zum fahrplanmässigen Abgang im dürftigen Schein

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Wo es immer ging, erfand Hans Baumgartner neue Fahrzeugbestandteile: ein selbstkonstruierter Winterpneu (weitere Konstruktionen: Scheibenreiniger, doppelte Schwenkflügeltüren sowie Richtungsanzeiger).

einer blauen Lampe die vorgeschriebenen Notizen für Frequenz und Billetstand, ohne zu bemerken, dass der Mann den Wagen wieder verlassen hatte, um – wie sich später herausstellte – im Schutze der Dunkelheit ein rein menschliches Bedürfnis zu erledigen. Auf die Minute löste der Chauffeur die Handbremse, schloss die Türe, und schon rollte der Bus die Schiedhaldenstrasse hinunter. Unterdessen wollte der Chauffeur mit seinem einzigen Fahrgast ein Gespräch über das schlechte Wetter anfangen, war zunächst erstaunt, keine Antwort zu erhalten, und vermutete schliesslich, der Mann könnte vor Müdigkeit eingeschlafen sein. Bis zum Tiefenbrunnen wollte er ihn schlafen lassen. Dort ging er nach hinten, in der Absicht, seinen Fahrgast schonend zu wecken. Zu seiner grossen Überraschung war kein Mensch im Bus zu finden. Die Erklärung bekam der Chauffeur nach einer beinahe schlaflosen Nacht erst im Verlauf des folgenden Tages: Es müsse einer schon ein ganz schlechter Kerl sein, einem regelmässigen Busbenützer einfach davonzufahren und ihn im Regen stehen zu lassen!

Werner Neuhaus

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch