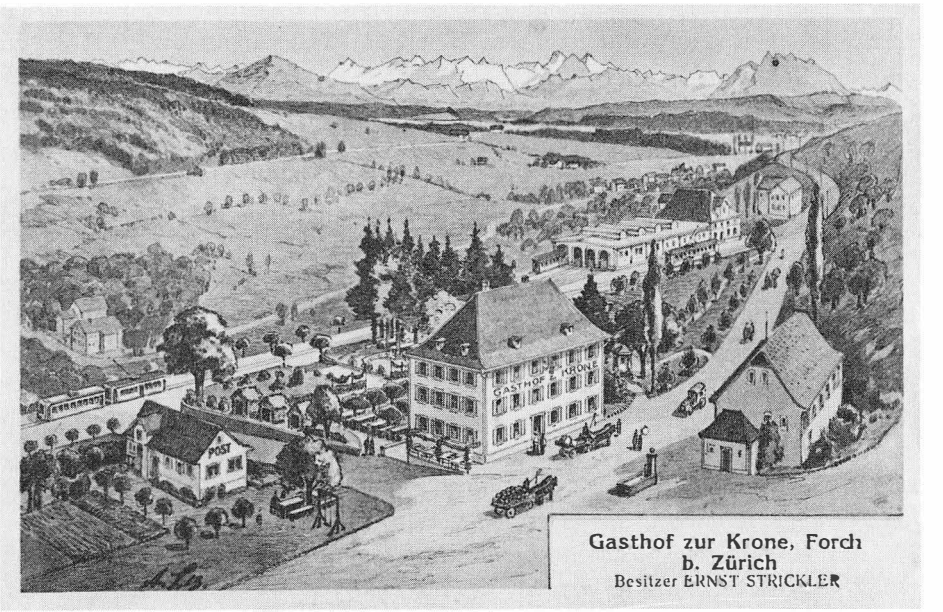
Aus der Geschichte der Forchbahn

Die Verkehrsverbindungen im Küsnachterberg

Mit einem gewissen Neid können die Bewohner im «Tal» auf den Forchbahn-Fahrplan hinaufschauen: Von frühmorgens bis um Mitternacht fährt exakt alle 30 Minuten ein Zug von Esslingen über die Forch zur Stadt, während in den Spitzenzeiten und am Nachmittag gar ein Viertelstundentakt angeboten wird, der wirklich praktisch keine Wünsche mehr offenlässt. Bis es aber soweit war, dass aus der altertümlichen Überlandbahn eine moderne Vorortsbahn wurde, dauerte es immerhin über 60 Jahre.

Mit der Postkutsche über die Forch

Ab 1836 fuhr bereits *zweimal pro Woche* ein Postkurs von Zürich über die Forch zum bedeutenden Marktflecken Wald. Jeweils am Sonntag und Dienstag um



Diese hübsche Postkarte aus dem Jahre 1913 zeigt den Gasthof zur Krone auf der Forch. Links davon das Postbüro und rechts dahinter die Depotanlage und Station Forch. (Bild Sammlung Schenk)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

vier Uhr nachmittags verliess ein mit vier Pferden bespannter Postwagen, der 12 Fahrgästen Platz bot, die Kantonshauptstadt, um dann in gemütlicher Fahrt die «Passhöhe» auf der Forch zu erreichen. 1852 wurde dann eine *tägliche Verbindung* mit Zweispänner Wirklichkeit, doch dauerte es dann wieder fast ein halbes Jahrhundert, bis noch ein zweiter Kurs pro Tag verkehrte.

Bereits 1873, also rund 40 Jahre vor der Verwirklichung der Forchbahn, wurde schon an den *Bau einer Bahnlinie* über die Forch gedacht, bewarb sich doch auf Initiative von Bundesrat Dubs die «Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen» erfolgreich um die Konzession einer *Schmalspurbahn* von Zürich Neumünster über die Forch nach Grüningen mit Abzweigungen nach dem Pfannenstiel und von Esslingen nach Uster. Doch auch das 1891 eingereichte Konzessionsgesuch für eine *Dampfbahn* Zürich–Forch–Grüningen versandete wieder, da offensichtlich das nötige Kleingeld zur Finanzierung der Bahnträume fehlte.

Zwei «Martini»-Wagen werden angekauft

Um der Forchgegend aber doch zu passablen Verkehrsverbindungen zu verhelfen, kaufte das inzwischen gebildete «*Automobilkomitee*» kurzerhand bei einer der ersten Automobilfabriken der Schweiz, der Firma Martini & Co. in Frauenfeld, zwei Kastenwagen, die ab 15. April 1905 zunächst versuchsweise und ab 1. Juni 1906 im fahrplanmässigen Einsatz dreimal täglich von Zürich nach Esslingen und zurück fuhren. Wie dem Winterfahrplan 1905/06 zu entnehmen ist, fuhr um 6.55, 12.46 und 17.01 Uhr ein Autokurs von der Forch zum Zürcher *Bellevueplatz,* während um 10.13, 15.03 und 19.53 Uhr ein ratterndes Ungetüm Richtung «Schüren» – Esslingen wegfuhr. Im folgenden Jahr wurde die Linie dann bis zur *Hauptpost* in Zürich verlängert – ein Reisen von der Forch ohne Umsteigen bis ins Stadtzentrum war also schon damals gefragt!

Nun konnten die Reisenden Bettflaschen und warme Fussäcke zuhause lassen, da die höchst modernen Fahrzeuge – ganz im Gegensatz zur Postkutsche – im Winter geheizt werden konnten. Trotzdem vermochte der «Rumpel- und Stinkkasten» nicht allen Ansprüchen zu genügen; ein Bahnprojekt liess sich nicht mehr länger hinausschieben. Mitgespielt hat vermutlich auch ein damaliges *Konkurrenzprojekt,* das eine elektrische Strassenbahn von Oerlikon über Schwamendingen – Dübendorf – Fällanden nach Maur und von dort dem Greifensee entlang bis Uessikon vorsah.

Am 14. Oktober 1909 konnte dann mit Ingenieur Joh. Keller aus Zürich ein Vertrag abgeschlossen werden, der die *Übernahme der Bauleitung* regelte.

Mitte Juli 1911 lag dann das allgemeine Bauprojekt vor, doch schienen dem Verwaltungsrat die projektierten *Hochbauten auf der Forch* nicht ganz zu passen,

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

so dass diese Pläne zu überarbeiten waren. Doch schon am 10. Juli 1911 konnten die Bewohner des Küsnachterbergs das Baugespann für Station und Depot Forch besichtigen; die entsprechenden Erd- und Maurerarbeiten wurden dann genau vier Wochen später an Baumeister Ruoff aus Zürich vergeben. Dieser legte sich voller Begeisterung ins Zeug, so dass bereits in der ersten Hälfte November 1911 (nach knapp zwei Monaten Bauzeit) das Gebäude auf der Forch unter Dach war.

Küsnacht beteiligt sich mit 106 Aktien an der Forchbahn

Die konstituierende Generalversammlung der Forchbahn AG vom 10. Juli 1910 beschloss, das für den Bahnbau benötigte Kapital wie folgt zu beschaffen:

2054 Aktien	à Fr. 500.—	=	Fr. 1 027 000.—
370 Obligationen	à Fr. 500.—	=	Fr. 185 000.—
Total			Fr. 1 212 000.—

Von diesem Betrag übernahm die Gemeinde Küsnacht für Fr. 45 000.– Aktien und für Fr. 22 000.– Obligationen – sicherlich keine Kleinigkeit für das damalige Gemeindebudget. Dazu kam, dass die Bahn ja lediglich für die Leute auf dem Berg von Wichtigkeit war. Als kurz darauf (wegen den erhöhten Baukosten) die Zahl der Aktien auf insgesamt 2114 erhöht wurde, leistete Küsnacht einen weiteren Zustupf ans Aktienkapital in der Höhe von Fr. 8000.–, so dass der Aktienbesitz schliesslich 106 Aktien betrug.

Verbindung zwischen Stadt und Land

Über die *Betriebseröffnung vom 29. November 1912,* einem nasskalten und nebligen Tag mit Schneetreiben, meinte der erste Geschäftsbericht der Forchbahn AG: «Nun ist ein neuzeitlich angelegtes Verkehrsunternehmen ins Leben getreten, welches die Aufgabe hat, einerseits die *Gemeinden und Ortschaften,* die an dem grossen Strassenzug über die Forch und nach dem Zürcher Oberland liegen, auf kürzestem Wege *mit der Stadt Zürich zu verbinden,* und anderseits der an Zahl immer wachsenden Bevölkerung von Zürich ein neues *Ausflugsgebiet* mit einer reichen Fülle von Spazierwegen und schön gelegenen Aussichtspunkten zu eröffnen.» Fehlt eigentlich nur noch der Hinweis auf die zahlreichen Gasthöfe im Forchbahn–Einzugsgebiet, nennt doch die Ausflugskarte des

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Pfannenstielgebiets davon eine ganze Reihe, die von billigen «z'Abig–Plättli» bis zu «fertigen Diners von Fr. 2.30 an» alles führen.

Dem während siebeneinhalb Jahren funktionierenden «Automobil–Omnibus–Betrieb» wurde zwar eine anerkennenswerte Zuverlässigkeit und Promptheit attestiert, aber gleichzeitig auch eine sehr beschränkte Leistungsfähigkeit. Diese Zeiten waren nun vorbei, fuhren doch ab 1912 normalerweise *9 bis 10 Züge pro Richtung,* zu denen bei Bedarf noch «Supplementskurse» kommen konnten, die – wie die Bahnverwaltung stolz ausführte – in der Lage seien, «binnen kürzester Frist hunderte von Fahrgästen zu befördern, zahlreiche Posttransporte zu ermöglichen und allen Anforderungen des Gütertransports (wobei die regelmässige Beförderung von Milch eine wesentliche Rolle spielt) zu genügen.»

Normalerweise standen zwei Züge im Einsatz, während an schönen Sonntagen *alle fünf Kompositionen* vollständig ausgelastet waren. Bereits von Anfang an war eine gute Besetzung der Züge zu beobachten, habe doch «zum Teil wohl der Reiz der Neuheit» an schönen Sonntagen viel Verkehr gebracht. Nicht besonders erbaut über die neueröffnete Forchbahn war hingegen die *Wetzikon–Meilen–Bahn (WMB),* welche verlauten liess: «Die Forchbahn hat unsere Linie bis jetzt nur nachteilig beeinflusst; es bleibt abzuwarten, ob in der Zukunft eine wesentliche Änderung eintreten wird».

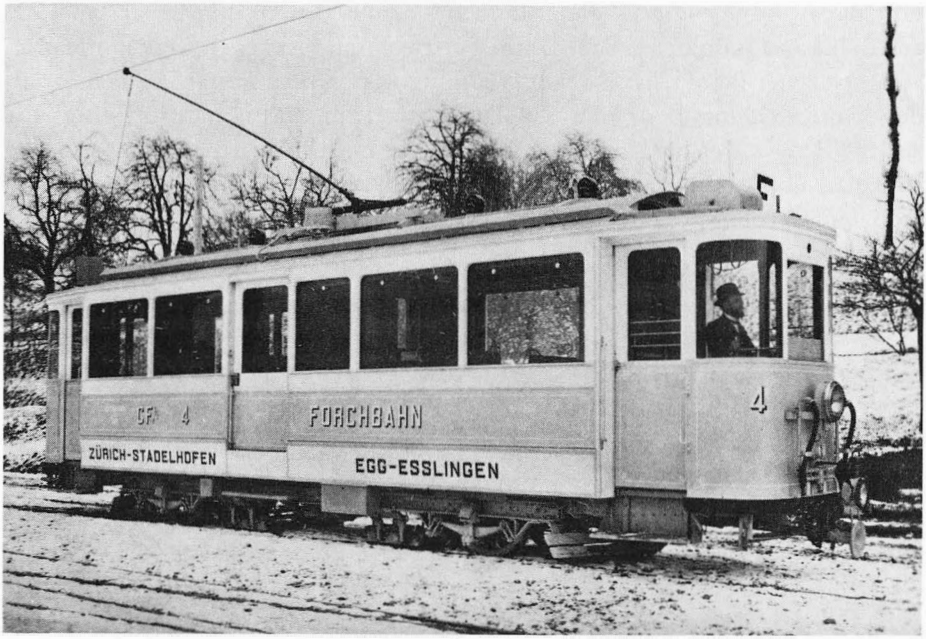
Doch bereits die «*bekannte Ungunst der Witterung*» im Jahre 1913 drückte etwas auf die Frequenzen, da verständlicherweise die Ausflügler zum grössten Teil ausblieben. Zudem fiel die *Obsternte* noch sehr klein aus, und zu guter Letzt kamen die negativen Folgen einer lange anhaltenden *Maul- und Klauenseuche* hinzu.

Stromversorgung ab Umformeranlage Forch

Für die Stromversorgung der Forchbahn sorgte eine Umformeranlage auf der Forch, wo der von den Elektrizitätswerken des Kantons Zürich (EKZ) gelieferte 8000 Volt-Drehstrom auf *1000 Volt-Gleichstrom* umgewandelt wurde. Die beiden Drehstrom-Transformer leisteten je 140 kW; den Ausgleich der Stromspitzen besorgte eine aus 485 Elementen bestehende *Pufferbatterie.*

Die noch bis am 31. März 1913 durch den Bauleiter besorgte *Geschäftsführung* wechselte dann zur *Städtischen Strassenbahn Zürich* (St. St. Z; seit 1950 VBZ). Gegen Entschädigung leitet diese seither die Geschicke der Forchbahn. Recht missverständlich ist diese Tatsache im ersten Geschäftsbericht vermerkt, heisst es doch dort, die Forchbahn müsse so keine leitenden Beamten, sondern nur ein «*reduziertes Personal*» einstellen, das für den Wochenverkehr genüge. An schönen Sonntagen behalf man sich – da zu Beginn lediglich 5

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch



Forchbahn-Motorwagen Nr. 4 zur Zeit der Bahneröffnung. (Bild Sammlung Waldburger)

Wer erinnert sich noch an diese Strassenverhältnisse auf der Forch? Aufnahme um 1955. (Bild Sammlung Waldburger)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Forchbahn–Züge zur Verfügung standen – damit, die Ausflügler per Tram bis zur Rehalp zu führen, wo dann in die Forchbahn umgestiegen werden musste.

Kaum zwei Jahre nach Betriebseröffnung machte der *Weltkrieg* einen Strich durch die Rechnung, da nun der Ausflugsverkehr drastisch zurückging. Da zudem einiges Personal in den Militärdienst einzurücken hatte, musste der Fahrplan ab 9. August 1914 vorübergehend auf sechs Züge pro Richtung reduziert werden.

Nasses Laub als Unfallursache

Ein erster Unglücksfall ereignete sich im steilsten Abschnitt der Forchbahn am 26. Oktober 1914, vormittags um 7 ¼ Uhr. Zwischen Waldburg und Rehalp geriet im 70-Promille-Gefälle ein stadtwärts fahrender Zug *wegen nassen Herbstlaubs* auf den Schienen ins Gleiten. In immer rascherer Fahrt ging's bergabwärts. Unterhalb der Witellikerstrasse erreichte der Forchbahn-Zug einen Wagen der Städtischen Strassenbahn und fuhr mit diesem verkeilt bis zur Burgwies. Dort entgleisten alle Wagen. Leider fanden zwei Fahrgäste, die vom fahrenden Zug abspringen wollten, den Tod, während zwölf Fahrgäste schwere und fünf weitere leichte Verletzungen davontrugen. Die Bahnverwaltung handelte umgehend, indem die gefährliche Stelle bei der Waldburg abgeholzt wurde und zudem die Wagen mit Bürsten zur Schienenreinigung ausgerüstet wurden.

Starke Schneefälle machten der FB bereits in den ersten Jahren oft zu schaffen. Die von Pferden gezogenen Pfadschlitten bewährten sich aber nicht, so dass bereits 1916 ein eigens hergerichteter, an einem Motorwagen angehängten und auf dem Geleise fahrender *Pfadschlitten* mit verstellbaren Holzwänden zur Schneeräumung der ganzen Fahrbahn benützt wurde. Als aber am 9. und 10. Januar 1918 starke Schneeverwehungen zwischen Neue Forch und Forch den Bahnbetrieb behinderten, mussten gar Hilfsdienstpflichtige, die in der Nähe mit Meliorationsarbeiten beschäftigt waren, zum Schneeschaufeln herangezogen werden.

Uster–Zürich via Forch

Von der Notlage der dampfbetriebenen Bahnen konnte 1918 auch die Forchbahn profitieren; da auf der SBB-Stecke Zürich–Uster–Rapperswil der Zugsverkehr wegen *Kohlenmangels* reduziert werden musste (an Sonntagen fuhr zeitweise überhaupt kein Zug mehr), bauten die Uster–Oetwil–Bahn (UOeB)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

und die Forchbahn ihr Angebot entsprechend aus. Wer damals von Uster nach Zürich reisen wollte, wählte dann eben die «elektrische» Verbindung über Esslingen–Forch. Die Zahl der jährlich beförderten Passagiere schnellte daher innert Jahresfrist von 185 219 auf 270 781 im Jahre 1918 hinauf, und ein Jahr später war gar bereits die *Rekordzahl* von *391 449 beförderten Passagieren* zu verzeichnen.

Lohnabzug fürs streikende Personal

Der Landesstreik vom November 1918 findet interessanterweise auch in den FB-Akten seinen Niederschlag: «Unter dem Drucke der Streikereignisse auf dem Platz Zürich hat das Personal am 11. November 1918, im Laufe des Vormittags, sich geweigert, weiterhin zu fahren; am 15. November 1918 vormittags wurde der Betrieb wieder in vollem Umfange aufgenommen.» Da die *Milchtransporte* nach Zürich nun nicht mehr mit der Bahn erfolgen konnten, wurde die Milch vom städtischen Ernährungsamt durch Automobile abgeholt. Kurzen Prozess machte man mit dem Personal: «Den in Frage kommenden Angestellten ist für 3½ Tage *der Lohn abgezogen* worden.» Nicht berührt wurde dann der Betrieb der FB – vielleicht als Folge der «eleganten» Massnahme der Lohnkürzung – durch den *Generalstreik* vom 1. bis 4. August 1919; «das Personal hat seine Pflicht erfüllt» vermerkt stolz der Geschäftsbericht.

Grossverkehr löste dann die *Einweihung des Wehrmänner-Denkmals* auf der Forch aus, an der Bundesrat Dr. Hans Haab eine Rede hielt. Am 24. September 1922 wurden mit 126 Zügen insgesamt 12 865 Personen befördert. Zwischen 10 und 22 Uhr verkehrten die Forchbahnzüge alle 20 Minuten zwischen Rehalp und der Forch, während nach Esslingen ein Halbstunden-Takt eingerichtet wurde.

Warme Wannenbäder dank Überschuss-Energie

Recht einschneidende Umbauarbeiten vollzogen sich dann im Jahr 1924, wurde doch damals auf der Forch eine *neue Gleichrichteranlage* installiert. Gleichzeitig wurde die Fahrdrahtspannung von 1000 Volt auf *1200 Volt* erhöht, womit dank der höheren Geschwindigkeit der Fahrzeuge die Fahrzeit Stadelhofen–Esslingen von 62 Minuten auf 56 Minuten reduziert werden konnte. Auf dem Stadtnetz fahren die Fahrzeuge aber weiterhin mit der Strassenbahn-Spannung von 600 Volt.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Da es sich in der Folge zeigte, dass die Spannung bei schwachem Verkehr auf 1500 Volt anstieg, wurde kurzerhand ein *Warmwasser-Boiler* mit 300 Litern Inhalt auf der Forch installiert, der in erster Linie die Fahrdrahtspannung in erträglichen Grenzen zu halten hatte. Das ein Jahr später eingebaute *Badezimmer mit Wanne und Douche* liess die Vorteile der Überschuss-Energie auch fürs Personal wirksam werden.

Ins Jahr 1930 fällt dann die Erstellung eines *Velostands* bei der Station Forch. Nicht mit dem Velo, sondern vorwiegend mit der FB trafen dann aber die Teilnehmer am *kantonalen Bauerntag* vom 2. August 1931 auf der Forch ein, wo Bundesrat Rudolf Minger eine vielbeachtete Rede hielt. Insgesamt 114 FB-Züge besorgten zwischen 9.15 und 18.50 Uhr einen durchgehenden 20-Minuten-Betrieb von der Stadt auf die Forch, wobei neben 11 FB-Wagen auch 15 Wagen der Städtischen Strassenbahn (St. St. Z) im harten Einsatz standen. Um die Bauern aus dem Zürcher Oberland auf die Forch zu bringen, fuhren ab Esslingen die Fahrzeuge der Uster–Oetwil–Bahn (UOeB) bis zur Forch.

Dank der erfreulichen Steigerung des Ausflugsverkehrs (teilweise natürlich wegen der wegfallenden Autokonkurrenz während des 2. Weltkriegs) stiegen die Jahresfrequenzen stetig von 497 946 im Jahre 1939 auf 929 231 im Jahre 1947. Die Kombination des Abonnentenverkehrs während der Woche mit dem Ausflugsverkehr am Wochenende wirkte sich also sehr ideal aus. Eine *Vermehrung des Rollmaterials* liess sich nun nicht mehr umgehen. Im Sommer 1948 konnten dann zwei neue Motorwagen in Betrieb genommen werden, die während der Nacht in der *erweiterten Wagenhalle* auf der Forch abgestellt wurden.

Bahn oder Bus?

Da die Frequenzen auch nach dem 2. Weltkrieg ständig zunahmen und sich anderseits Schwierigkeiten bei der Beschaffung des für den Rollmaterialkauf benötigten Kapitals bemerkbar machten, tauchte erstmals die *Schicksalsfrage* «Bahn oder Bus?» auf. Während zwei Wochen, vom 6. bis 19. November 1950, wurde mit Autobussen der VBZ ein Probebetrieb durchgeführt, der aber bei den Fahrgästen keinen grossen Anklang fand. Die Generalversammlung der Aktionäre vom 27. Mai 1952 beschloss auf Grund eines ausführlichen Berichts eine *Weiterführung des Bahnbetriebs,* wobei aber das Trassee möglichst vom nun immer stärkeren Autoverkehr zu trennen sei. Zudem sollte in einer ersten Etappe die Strecke Rehalp–Zollikerberg auf *Doppelspur* ausgebaut werden.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Vertreter von Küsnacht im Verwaltungsrat der Forchbahn

Gemeinderat	A. Schulthess	1912 bis 1913
Gemeinderat	O. Brunner	1913 bis 1919
Gemeinderat	A. Streuli	1919 bis 1933
Gemeindepräsident	F. Kindlimann	1934 bis 1938
Gemeinderat	R. Urmi	1938 bis 1955
Gemeinderat	E. Oberhänsli	1955 bis 1978
Gemeinderat	A. Hausheer	1962 bis 1973
Gemeinderat	E. Pfeiffer	seit 1973
Gemeinderat	F. Bachmann	seit 1978

Kontrollstelle:

Gerichtspräsident	J. Bruppacher	1912 bis 1929 (Suppleant)
Gemeindeammann	G. Elliker	1929 bis 1938 (Suppleant)
Gemeinderat	G. Welti	1938 bis 1958
Direktor	G. Brem	seit 1971

Das Zürchervolk stimmt der Bahnlösung zu

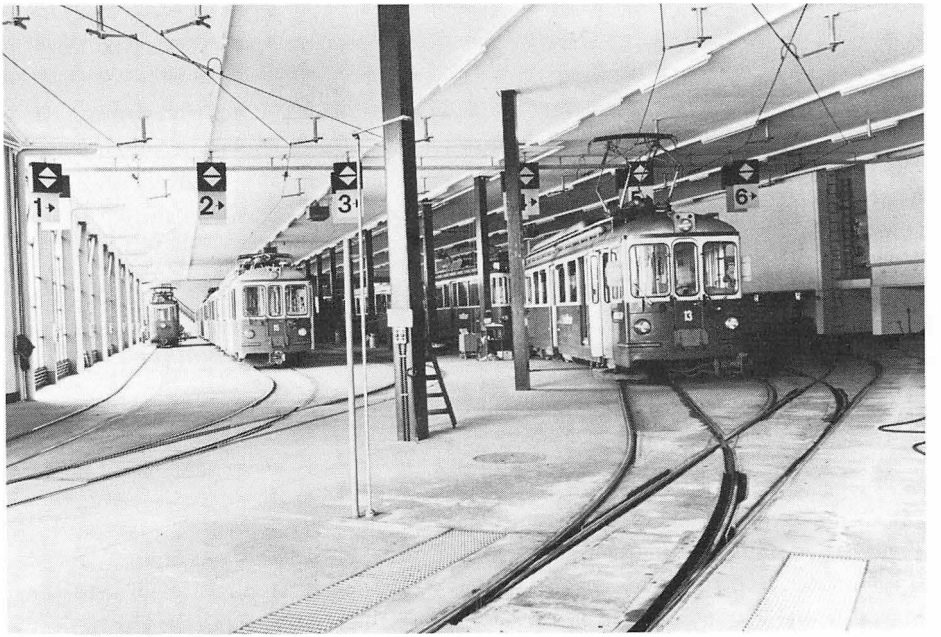
Zwar beschloss der Kantonsrat Ende Februar 1955 eine Beteiligung des Kantons an der Aktienkapital–Erhöhung, doch wurde gegen diesen Beschluss das Referendum ergriffen. Am 3. Juli 1955 entschied das Zürchervolk mit 79 488 Ja gegen 42 536 Nein eindeutig zugunsten der Bahnlösung. Anfang März 1959 durften dann die Schulklassen vom Limberg anlässlich einer Gratisfahrt von den neuen, *rot-beige gestrichenen Fahrzeugen* (vier Motorwagen und ein Steuerwagen) Besitz ergreifen. Schon drei Jahre später mussten aber von der Lausanne–Moudon–Bahn zwei Anhängewagen übernommen werden, um den steigenden Frequenzen zu genügen.

Eine weitere Aktienkapital-Erhöhung wird genehmigt

Im gleichen Jahr, als der damalige Regierungsrat Ernst Brugger im Verwaltungsrat der Bahn Einsitz nahm, wurde 1963 das Aktienkapital um weitere fünf Millionen Franken aufgestockt, um die Sanierung der Forchbahn weiterzuführen. Die entsprechenden Abstimmungen in den Forchbahn–Gemeinden

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Das neue Stationsgebäude auf der Forch (Bild Aebi)



Das Innere des neuen Depotgebäudes auf der Forch (Bild Roelli)

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

gingen 1963/64 reibungslos über die Bühne. Im Kanton Zürich ergab sich gar ein *höherer Ja-Stimmen-Überschuss* als anno 1955 – die Beibehaltung der Bahn war also praktisch überall unbestritten. Mit einer gewissen Genugtuung wurde gar vermerkt, dass verschiedene prominente ehemalige Gegner der Bahnlösung diesmal einen zeitgemässen Ausbau der FB ausdrücklich befürworteten.

Die Verlegung der Bahn auf Eigentrassee machte immer weiter Fortschritte, so dass Ende 1964 *bereits 10,3 Kilometer* vom Strassenverkehr getrennt waren und lediglich noch die Abschnitte Fadacher–Zumikon und Neue Forch–Scheuren der Sanierung harrten. Die bei den Autofahrlehrern so beliebte Frage, wie man sich gegenüber einem auf der «falschen» Strassenseite entgegenkommenden Forchbahnzug zu verhalten habe, sollte bald an Bedeutung verlieren.

Nach der Ablieferung von *sieben Leichtmetall-Steuerwagen* im Sommer 1967 klärte sich die Situation der Streckenführung auf der *Forch.* Die grosszügige Sanierungslösung (mit Depot- und Stationsneubau) wurde durch den *Beschluss der Küsnachter Gemeindeversammlung* erleichtert, einen Gemeindebeitrag von rund 2,1 Mio. Franken beizusteuern. Nachdem im August 1968 die Bauarbeiten begonnen worden waren, befuhr am 7. November 1970 der erste fahrplanmässige Zug das neue Trassee. Dabei staunten die Fahrgäste nicht schlecht, als ihnen auf dem Perron der neuen Station Forch ein kleiner Aperitif serviert wurde. Richtig gefestet wurde dann aber am 5. Juni 1971, wo sich das neue Depotdach als *idealer Festplatz* entpuppte.

Aus den Annalen der Forchbahn

15. 4.1905	Versuchsbetrieb mit zwei «Martini»-Autobussen
10. 7.1910	Konstituierende Generalversammlung der Forchbahn AG
27.11.1912	Einweihungsfeier
29.11.1912	Bahneröffnung auf der 16,6 km langen Strecke
1924	Erhöhung der Fahrdrahtspannung auf 1200 Volt
1933	Aufnahme des Pendelbetriebs Rehalp–Zollikerberg
3. 7.1955	Volksabstimmung betr. Sanierung der Forchbahn
7.11.1970	Neue Streckenführung auf der Forch
15. 9.1976	Neue Streckenführung in Zumikon
26. 9.1976	Einführung des Taktfahrplans

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Auch in *Zumikon* konnte – dank finanziellem Zustupf der Gemeinde – eine grosszügige Lösung mit unterirdischer Führung der Forchbahn gefunden werden. Übrigens ist der 1760 Meter lange Tunnel in Zumikon der *längste doppelspurige Schmalspurtunnel der Schweiz,* wie im umfassenden technisch-historischen Atlas «Schienennetz Schweiz» von Hans G. Wägli zu lesen ist. Eine weitere Aktienkapital-Erhöhung um 5 Millionen Franken ermöglichte die Bestellung von drei Doppel-Triebwagen des Typs FB 2000 und die Einrichtung des *Betriebsfunks.*

Die «Stunde X» für die Forchbahn schlug dann am *26. September 1976,* als erstmals die Züge im durchgehenden *30-Minuten-Takt* verkehrten, der während den Spitzenzeiten und am Nachmittag gar teilweise zum Viertelstunden-Betrieb verdichtet wird.

Heute sind sich die Bewohner der Forch wohl einig, dass sich der Volksentscheid von 1955 zugunsten der Bahnlösung auch jetzt noch als zweckmässig erweist.

Werner Neuhaus

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch