Wie Goldbach zu einer Bahnstation kam – ein 30jähriger Kampf

Werner Neuhaus

Die Eröffnung der rechtsufrigen Zürichseelinie am 15. März 1894 brachte für die im Dorfzentrum wohnende Bevölkerung raschere Verbindungen in die Stadt. Mit dem ersten Fahrplan standen ihr je Richtung acht Verbindungen zur Verfügung:

Seeabwärts um	5.43, 7.28, 9.42, 12.14, 1.35, 4.19, 6.42 und 9.28 Uhr
Seeaufwärts um	5.34, 8.06, 9.34, 12.23, 2.23, 5.52, 7.30 und 9.26 Uhr

Die Fahrzeit betrug rund eine Viertelstunde. Bis Ende September 1894 endeten die Züge noch in Zürich Stadelhofen, da die Tunnelstrecke via Zürich Letten in den Zürcher Hauptbahnhof erst auf den 1. Oktober 1894 fertiggestellt werden konnte. Eine einfache Fahrt von Küsnacht nach Stadelhofen kostete in der damaligen 3. Klasse 40 Rappen.

Fleissige Dampf-Schwalben

Sobald die Verbindung mit der Stadt durch die Eisenbahn verbessert worden war, fanden immer mehr Dorfbewohner ihren Verdienst in Zürich. Rapid setzte nun eine lebhafte bauliche Entwicklung ein.

Die Anwohner von Goldbach mussten sich aber noch knapp 30 Jahre lang gedulden, bis auch sie von der Bahnlinie profitieren konnten – erst am 15. Mai 1926 konnte zusammen mit der Elektrifizierung der ganzen Linie im Goldbach eine Haltestelle eröffnet werden.

Allerdings standen ihnen um 1900 sehr häufige Verbindungen mit den «Grossen Zürcher Dampf-Schwalben» zur Verfügung, die im Goldbach an Werktagen im Sommer 17mal und im Winter 14mal pro Richtung anlegten und rund 20 Minuten für die Fahrt nach Zürich benötigten.

Erste Eingabe anno 1901 an die Schweizerische Nordostbahn (NOB)

Der älteste Hinweis auf die Forderung nach einer Haltestelle im Goldbach datiert vom 1. Juli 1901. Damals wandte sich Adolf Grieder vom Kreuzgut im Goldbach «im Verein mit mehreren Anwohnern in Goldbach» an die Schweizerische Nordostbahn – diese war bis Ende 1901 für den Betrieb der Rechtsufrigen zuständig – mit einer Eingabe betreffend Erstellung einer Haltestelle in Goldbach. Dieses Gesuch wurde «mit Schreiben No. 20281/III» von der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn mit der «Motivierung» (Begründung) abgewiesen, «dass sich die Einrichtung der Tramzüge noch im Stadium des Versuchs befinde und dass erst nach einem abschliessenden Urteil, auf Grund weiterer Erfahrung, sich genannte Direktion entschliessen könne, die jetzige an die vorhandenen Stationen sich anschliessende Organisation durch Einschaltung von Haltestellen weiter auszugestalten.» Das heute wohl kaum mehr verständliche Beamtendeutsch lässt sich wohl mit der Aussage zusammenfassen: «Das haben wir immer so gemacht – da könnte ja jeder kommen.»

Zürich-Meilen-Rapperswil-Zürich.

Gültig vom Tage der Eröffnung der Teilstrecke Zürich-Stadelhofen-Rapperswil an.

Dst. K.		341	343	345	349	351	355	357	359	Taxen ab Zürich-Stadelhofen Einf. Fahrt. I.	II.	III.	Hin- u. Rückf. I.	II.	III.
		1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3						
	Zürich-Hauptbahnh. *ab*	—	—	—	—	—	—	—	—						
	„ -Letten „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ -Stadelhofen „	519	750	919	1208	208	537	715	910	—	—	—	—	—	—
3	„ -Tiefenbrunnen „	524	755	924	1213	213	542	720	915	0.35	0.25	0.15	0.50	0.35	0.25
4	Zollikon . . „	529	800	929	1218	218	547	725	920	0.45	0.30	0.20	0.70	0.50	0.35
7	Küsnacht . . „	534	806	934	1223	223	552	730	926	0.75	0.55	0.40	1.20	0.85	0.60
8	Erlenbach . . „	539	811	939	1228	228	557	735	931	0.85	0.60	0.45	1.35	0.95	0.70
51	Herrliberg-Feldmeil. „	548	820	948	1237	237	606	744	940	1.15	0.80	0.60	1.85	1.30	0.95
14	Meilen . . „	554	826	954	1243	243	612	750	946	1.45	1.05	0.75	2.20	1.45	1.05
17	Uetikon . . „	600	832	1000	1249	249	619	756	952	1.80	1.25	0.90	2.70	1.80	1.25
18	Männedorf . „	605	837	1005	1254	254	624	801	957	1.90	1.35	0.95	2.85	1.90	1.35
21	Stäfa . . „	611	843	1011	100	300	630	808	1003	2.20	1.55	1.10	3.30	2.20	1.55
24	Uerikon . . „	617	849	1017	106	306	636	814	1009	2.50	1.75	1.25	3.75	2.50	1.75
26	Feldbach-Hombrecht. „	623	856	1023	112	312	642	820	1015	2.70	1.20	1.35	4.05	2.70	1.90
31	**Rapperswil** *an*	630	903	1030	119	319	649	827	1022	3.25	2.30	1.65	4.90	3.05	2.30
	nach Ziegelbrücke *ab*	637	—	1036	—	332	745	—	—						
	„ Rüti-Uster . „	715	—	1121	322	322	704	830	—						

Dist. K.		340	342	344	348	350	352	354	358	Taxen ab Rapperswil Einf. Fahrt. I.	II.	III.	Hin- u. Rückf. I.	II.	III.
		1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3	1-3						
	von Ziegelbrücke *an*	—	—	709	1106	1106	316	—	818						
	„ Rüti-Uster . „	—	632	—	1031	1222	322	—	726	—	—	—	—	—	—
	Rapperswyl *ab*	445	634	848	1119	1240	325	548	827	—	—	—	—	—	—
5	Feldbach-Hombrecht. „	454	643	857	1128	1249	334	557	836	0.55	0.40	0.30	0.85	0.60	0.45
8	Uerikon . . „	500	649	903	1134	1255	340	603	842	0.85	0.60	0.45	1.35	0.95	0.70
10	Stäfa . . „	506	654	908	1139	101	345	608	849	1.05	0.75	0.55	1.70	1.20	0.85
13	Männedorf . „	513	700	914	1145	107	351	614	856	1.35	0.95	0.70	2.05	1.40	1.00
14	Uetikon . . „	517	704	918	1150	111	355	618	900	1.45	1.05	0.75	2.20	1.45	1.05
17	Meilen . . „	524	710	924	1156	117	401	624	907	1.80	1.25	0.90	2.70	1.80	1.25
20	Herrliberg-Feldmeil. „	530	716	930	1202	123	407	630	914	2.10	1.50	1.05	3.15	2.10	1.50
23	Erlenbach . „	538	724	938	1210	131	415	638	922	2.40	1.70	1.20	3.60	2.40	1.70
25	Küsnacht . „	543	728	942	1214	135	419	642	928	2.60	1.85	1.30	3.90	2.60	1.85
27	Zollikon . . „	548	733	947	1219	140	424	647	933	2.80	2.00	1.40	4.20	2.80	2.00
29	**Zürich**-Tiefenbrunn. *an*	554	737	952	1223	144	428	651	938	3.05	2.15	1.50	4.55	3.05	2.15
31	„ -Stadelhofen *an*	558	741	956	1227	148	432	655	942	3.05	2.30	1.65	4.90	3.25	2.30
	„ -Letten . „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ -Hauptbahnhof „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Acht Züge pro Richtung wies die durch die Nordostbahn am 15. März 1894 eröffnete Rechtsufrige auf.

«Eminenter Vorteil für die Ortschaft Goldbach»

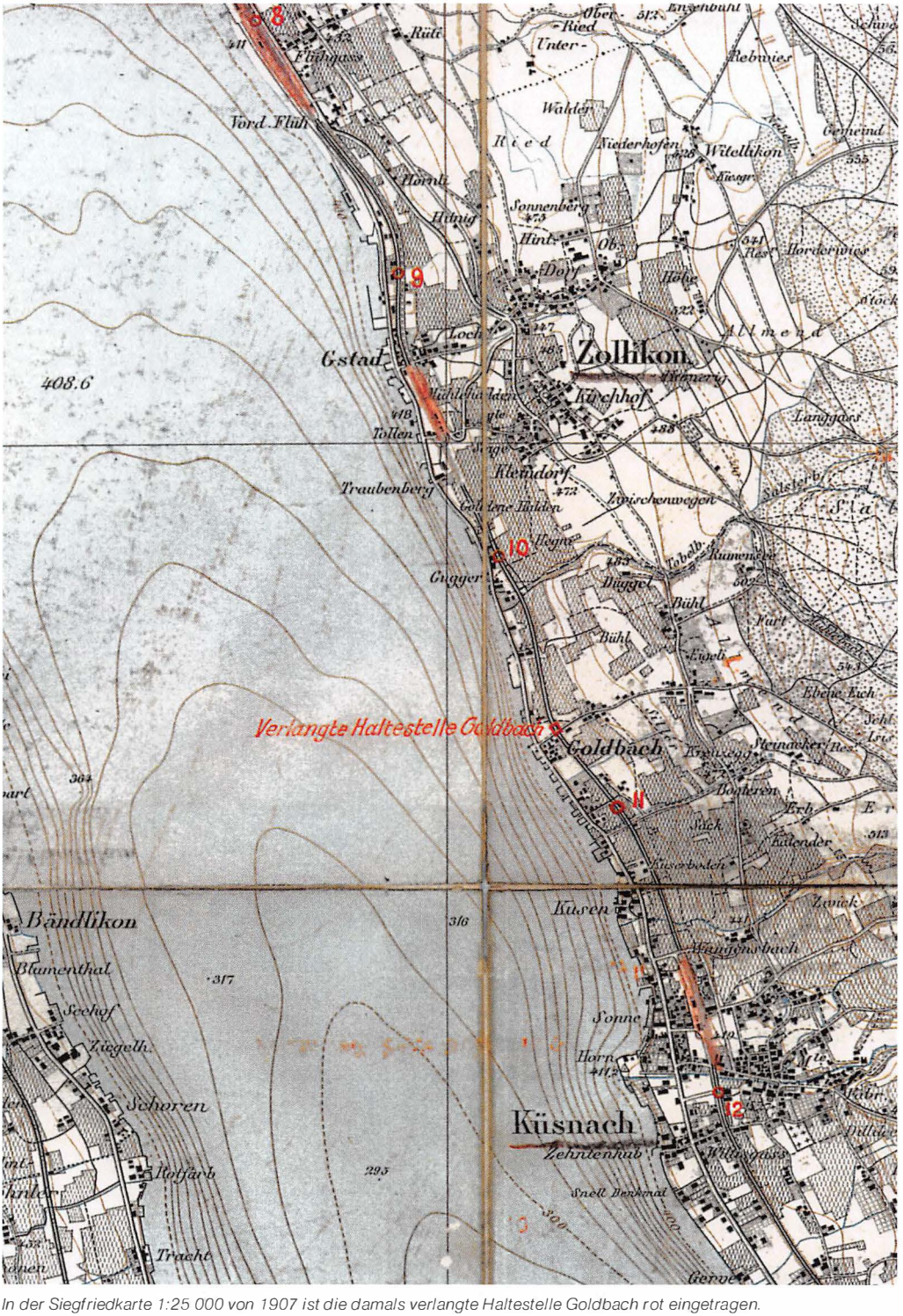
Am 13. Februar 1907 startete Adolf Grieder erneut einen Versuch, doch hatte er diesmal sein Gesuch an die Schweizerischen Bundesbahnen zu richten. Er begründete seine erneute Bitte mit der «jetzigen Seegefrörne», die zu einem Unterbruch der Schiffsbedienung geführt hatte. Wie der Gedenkschrift «Seegfröri 1963» zu entnehmen ist, handelte es sich damals um die wohl kürzeste «Gfröri» der Zürichseegeschichte: «Am 2. Februar 1907 –

dem Lichtmesstage – pilgerten ganze Völkerscharen von Freienbach über den gefrorenen See zur Insel Ufenau hinüber. Die Eisdecke erstreckte sich in den folgenden Tagen enorm rasch über den unteren Zürichsee und schloss sich am 11. Februar zur totalen Seegfrörni. Noch am selben Tage begaben sich waghalsige Draufgänger aufs Eis, und prompt waren auch schon die ersten Unfälle zu registrieren. Trotz ununterbrochenen Warnungen der Polizei wagten sich am 12. Februar etwa 300 Personen auf den See. Die Zahl der Eingebrochenen war prozentual sehr gross. Glücklicherweise bereitete der Föhneinbruch des kommenden Tages dem kurzen Traum ein jähes Ende.»

Adolf Grieder argumentierte wie folgt: «Die Einrichtung dieser Haltestelle beim Viadukt an der Goldbacherstrasse würde ganz unerhebliche Kosten verursachen, indem der Zutritt durch eine Treppe, die beim Bahnkörper angebracht würde, zu bewerkstelligen wäre. Die Taxe Zürich–Goldbach und vice versa könnte gleich belassen wie die Taxe Zürich–Küsnacht und die Billette könnten beim Einsteigen vom Kondukteur bezogen werden. Nach unserem Dafürhalten wären es also nur unerhebliche Kosten für die Bahnverwaltung, dagegen wäre es ein eminenter Vorteil für die sämtlichen Anwohner von Goldbach, welch' letztere Ortschaft sich doch zusehend vergrössert.»

Zürich-Zollikon-Goldbach-Küsnacht-Zürich.

| | | Nur an Werktagen. | | | Nur an Werktagen via B'kon | | | | Nur an Werktagen via G'kon | | | |



In der Siegfriedkarte 1:25 000 von 1907 ist die damals verlangte Haltestelle Goldbach rot eingetragen.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Herr Grieder selbst schreibt, dass ihn die Seegefrörene zu seiner Eingabe veranlasst habe.»

Zudem erwähnte die Kreisdirektion, das Gelände beim Goldbacher Viadukt sei für die Errichtung einer Haltestelle keineswegs günstig, «denn es würde selbstverständlich nicht genügen, auf der nördlichen Seite der Durchfahrt eine Treppe anzubringen, wie Herr Grieder zu glauben scheint, sondern es müsste ein Ein- und Aussteigeplatz hergerichtet werden, was durch Verbreiterung des Bahndammes zwar möglich, aber mit nicht unbeträchtlichen Kosten verbunden wäre.» Daher der Rat der Kreisdirektion an die Generaldirektion: «Wir empfehlen Ihnen Abweisung des Gesuches.»

Auch im hohen Bern liess man sich Zeit mit der reiflichen Überlegung, was mit diesem Gesuch von Adolf Grieder zu machen sei. Immerhin ist beim Antwortentwurf in Klammern der handschriftliche Hinweis «Seiden-Grieder» zu finden – es schien sich also nicht um irgendeinen ganz gewöhnlichen Bittsteller zu handeln, sondern um einen angesehenen Geschäftsmann.

Kein Bedürfnis für eine Haltestelle

In ihrem Antwortschreiben vom 6. September 1907 wiederholte die Generaldirektion weitgehend die Argumente der Kreisdirektion: «Die Wegersparnis würde geringfügig sein und schon aus diesem Grunde kann von einem Bedürfnis für eine Haltestelle nicht gesprochen werden. Ein solches besteht aber auch darum nicht, weil Goldbach eine Dampfschiffstation besitzt, die durch eine grosse Zahl von Dampfbootkursen bedient wird. Wird ferner in Betracht gezogen, dass für eine Haltestelle Goldbach nur einige Häusergruppen mit etwa 300 Einwohnern in Betracht kommen, so wird zugegeben werden müssen, dass eine Frequenz von auch nur einigem Belange nicht zu erwarten wäre. Anderseits wären die Kosten einer Haltestelle doch nicht so geringfügig, wie Sie anzunehmen scheinen. An baulichen Einrichtungen müsste mindestens ein erhöhter Einsteigeplatz mit Wartehalle, Billettausgabe und Beleuchtungsanlage erstellt werden. Da sodann die Ausgabe der Billette im Zuge bei unserer Betriebsweise unzulässig ist, wäre eine Haltestellenwärterin nebst dem erforderlichen Ablöspersonal nötig. Berücksichtigt man ausser den hierfür aufzuwendenden Ausgaben noch Zins und Amortisation der Bauausgaben sowie der Kosten der Beleuchtung und des Unterhaltes der Anlagen, so erhält man eine jährliche Mehrbelastung, die in den Einnahmen einer Haltestelle bei Goldbach ihre Deckung nicht finden könnte.»

Erneuter Anlauf nach 15 Jahren

Offenbar gaben die Initianten für eine Haltestelle angesichts dieser erdrückenden Argumente klein bei, denn nun ruhten während 15 Jahren alle Bestrebungen, im Goldbach eine Bahnhaltestelle einzurichten.

Erst am 3. April 1922 erfolgte ein erneuter Anlauf, und zwar von einem «Initiativkomitee für die Haltestelle S.B.B. Goldbach-Zürich.» Am 31. Mai 1922 erkundigte sich sodann die Kreisdirektion der SBB bei ihrer vorgesetzten Stelle in Bern, wie sie sich an der auf den 21. Juni 1922 anberaumten Vorbesprechung bei der Direktion der Volkswirtschaft des Kantons Zürich zu verhalten habe. Auf Anregung eines Initiativkomitees werde nämlich gegenwärtig die Frage der Einrichtung einer Haltestelle in Goldbach geprüft. Bereits habe sich der

Eigentümer des für den Haltestellenbau benötigten Landes bereit erklärt, einen Streifen Land von etwa 30 m Länge und etwa 8 m Breite unentgeltlich abzutreten. Da Mitte Juni noch keine Order aus Bern eingetroffen war, erkundigte sich die Kreisdirektion III der SBB in Zürich am 16. Juni 1922 mittels Telegrammbrief, wie sie sich an der Vorbesprechung vom 21. Juni 1922 zu verhalten habe.

Der SBB-Oberbetriebschef in Bern liess sich aber Zeit für eine Antwort. Inzwischen war die auf den 21. Juni 1922 anberaumte Vorbesprechung auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Am 22. Juni 1922 legte der Oberbetriebschef dar, dass zwar die Einschiebung eines Zwischenhaltes auf so kurzer Strecke in bezug auf die Fahrplangestaltung nicht erwünscht sei. Anderseits handle es sich um eine «stark bevölkerte Gegend». Durch die Errichtung einer Haltestelle Goldbach könnten sogar «weitere Ansiedelungen daselbst» erwartet werden, weil die Verbindung mit der Stadt Zürich verbessert werde.

Unwillkommene Strassenbahnkonkurrenz

Ein weiteres bisher noch nicht geäussertes Argument verhehlte der Oberbetriebschef nicht: «Die Errichtung einer Haltestelle Goldbach dürfte auch dazu beitragen, für diese Gegend die Erstellung der projektierten Strassenbahn Zürich–Erlenbach als nicht absolut notwendig erscheinen zu lassen. Es muss sich ferner darum handeln vorerst festzustellen, welche Beiträge die interessierten Gemeinden an die Erstellung dieser Haltestelle zu leisten beabsichtigen.»

Die ebenfalls begrüsste Abteilung für das Personentarifwesen der SBB schloss ihre Ausführungen vom 10. Juli 1922 mit dem Hinweis: «Wir sind der Meinung, dass die SBB in der Anlage von Haltestellen auf Strecken mit so starkem Vorortverkehr, wie er auf den Zufahrtslinien nach Zürich besteht, nicht zu zurückhaltend sein sollten, namentlich dort nicht, wo noch keine Strassenbahnen verkehren. Dadurch könnte dem Bau solcher Konkurrenzbahnen wohl etwas vorgebeugt werden. Unseres Erachtens sollten daher die SBB hinsichtlich der Erstellung einer Haltestelle Goldbach keine ablehnende Haltung einnehmen.»

Vertrag mit der «Gemeinde Goldbach»

Endlich, am 21. Juli 1922, kam definitiv positiver Bescheid aus Bern: Die Generaldirektion der SBB sei grundsätzlich mit der Errichtung einer Haltestelle bei Goldbach einverstanden und habe auch nichts dagegen einzuwenden. Allerdings habe die Gemeinde die Hälfte der Kosten für die erstmalige Anlage der Haltestelle sowie für spätere Erweiterungen zu tragen. Zudem habe die Gemeinde die kostenlose Entnahme des erforderlichen Trinkwassers aus der Gemeindewasserleitung und den kostenlosen Anschluss an die Kanalisation zu bewilligen. «Wir ermächtigen Sie, unter diesen Bedingungen mit der Gemeinde Goldbach (!) einen Vertrag zu vereinbaren unter Vorbehalt unserer Genehmigung.»

Nun befasste sich der Regierungsrat des Kantons Zürich anlässlich seiner Sitzung vom 3. August 1922 mit dieser Angelegenheit. Da im Oktober 1921 ein Initiativkomitee beim Bundesrat eine Konzession für eine Überlandstrassenbahn Zürich–Erlenbach eingereicht habe, wollte der Regierungsrat des Kantons Zürich von der Kreisdirektion III der SBB klaren Wein eingeschenkt erhalten, ob nun eine Haltestelle Goldbach eingerichtet werden könne, was die Zürcher Regierung zur Ablehnung des Strassenbahnprojekts bewegen könnte.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Initiativkommitee
für die
Haltestelle S.B.B. Goldbach-Zürich.

Goldbach-Küsnacht, Zch. den 24. Sept. 24

An den tit. Regierungsrat des Kantons Zürich.
An das tit. Eidg. Eisenbahndepartement Bern.
An die tit. Kreisdirektion III S.B.B. Zürich.
An die tit. Generaldirektion S.B.B. Bern.

Geehrte Herren,

Da die Initianten betr. die Haltestelle Goldbach SBB. mich täglich anfragen, ob Ihre Antwort eingetroffen sei, bitte ich höfl. um Bescheid event. um vorläufige Orientierung.

Mit Hochachtung
Der Beauftragte:

Das «Initiativkommitee für die Haltestelle S.B.B. Goldbach-Zürich» verliert im Herbst 1924 langsam die Geduld.

- 3 -

Art. 6.

Die Kreisdirektion III der schweizerischen Bundesbahnen behält sich die Genehmigung dieses Vertrages durch die Generaldirektion in Bern, der Gemeinderat Küsnacht diejenige durch die Gemeindeversammlung vor.

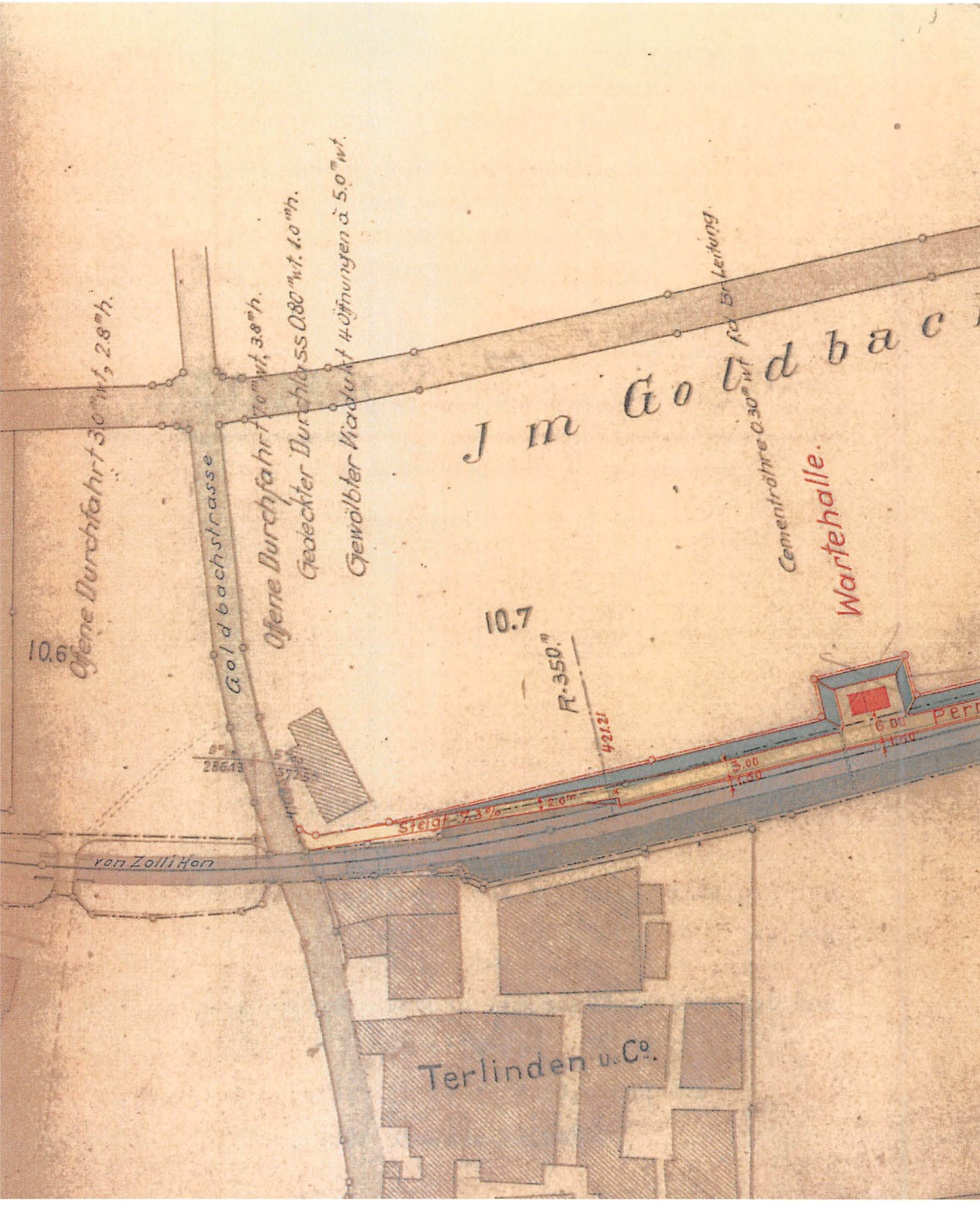
Zürich und Küsnacht, den 17. September 1925.

Im Namen des Gemeinderates
Der Präsident:
Der Schreiber:

GEMEINDERAT · Küsnacht (Zürich)

Der Direktor des Kreises III
der schweizerischen Bundesbahnen:

Artikel 6 und Unterschriften des im Herbst 1925 zwischen der Gemeinde Küsnacht und den SBB abgeschlossenen Vertrags über den Bau der Haltestelle Goldbach.



Situationsplan 1:100 der Haltestelle Goldbach als Beilage zum Vertrag vom Herbst 1925.

Weitere Informationen auf www.ortsgeschichte-kuesnacht.ch

Küsnacht.

Gemeinde-Versammlung

Sonntag, den 13. Dezember 1925, nachmittags 1½ Uhr
in der protestantischen Kirche Küsnacht.

Geschäfte:

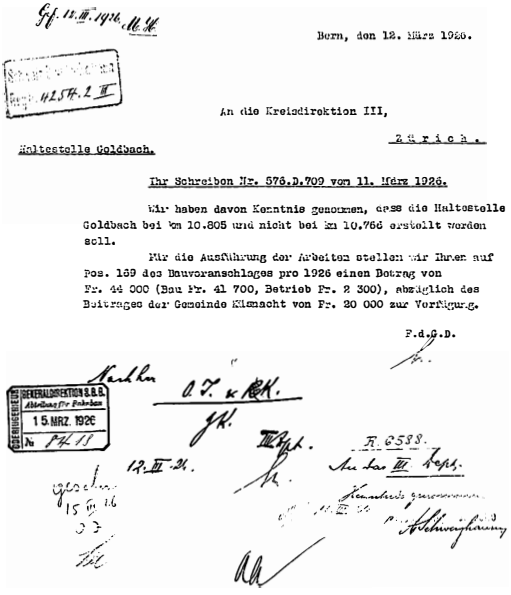
A. Für die Sekundarschulkreisgemeinde Küsnacht-Zumikon.

1. Antrag der Sekundarschulpflege betr. Ausrichtung einer Entschädigung für Pflichtschulbesuche.
2. Genehmigung des Voranschlages des Sekundarschulgutes pro 1926 und Steuerdekretierung.

B. Für die politische Gemeinde.

1. Antrag des Gemeinderates betr. Genehmigung des Vertrages mit den Schweiz. Bundesbahnen über die Errichtung einer Haltestelle Goldbach und Krediterteilung.

In der Weisung an die Stimmberechtigten für die Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 1925 figuriert als erstes Geschäft der politischen Gemeinde der Vertrag über die Errichtung einer Haltestelle Goldbach.



Bern, den 12. März 1926.

An die Kreisdirektion III,

Zürich.

Haltestelle Goldbach.

Ihr Schreiben Nr. 576.D.709 vom 11. März 1926.

Wir haben davon Kenntnis genommen, dass die Haltestelle Goldbach bei km 10.805 und nicht bei km 10.766 erstellt werden soll.

Für die Ausführung der Arbeiten stellen wir Ihnen auf Pos. 169 des Bauvoranschlages pro 1926 einen Betrag von Fr. 44 000 (Bau Fr. 41 700, Betrieb Fr. 2 300), abzüglich des Beitrages der Gemeinde Küsnacht von Fr. 20 000 zur Verfügung.

F.d.G.D.

GENERALDIRECTION S.B.B. Abteilung für Bahnbau 15 MRZ. 1926

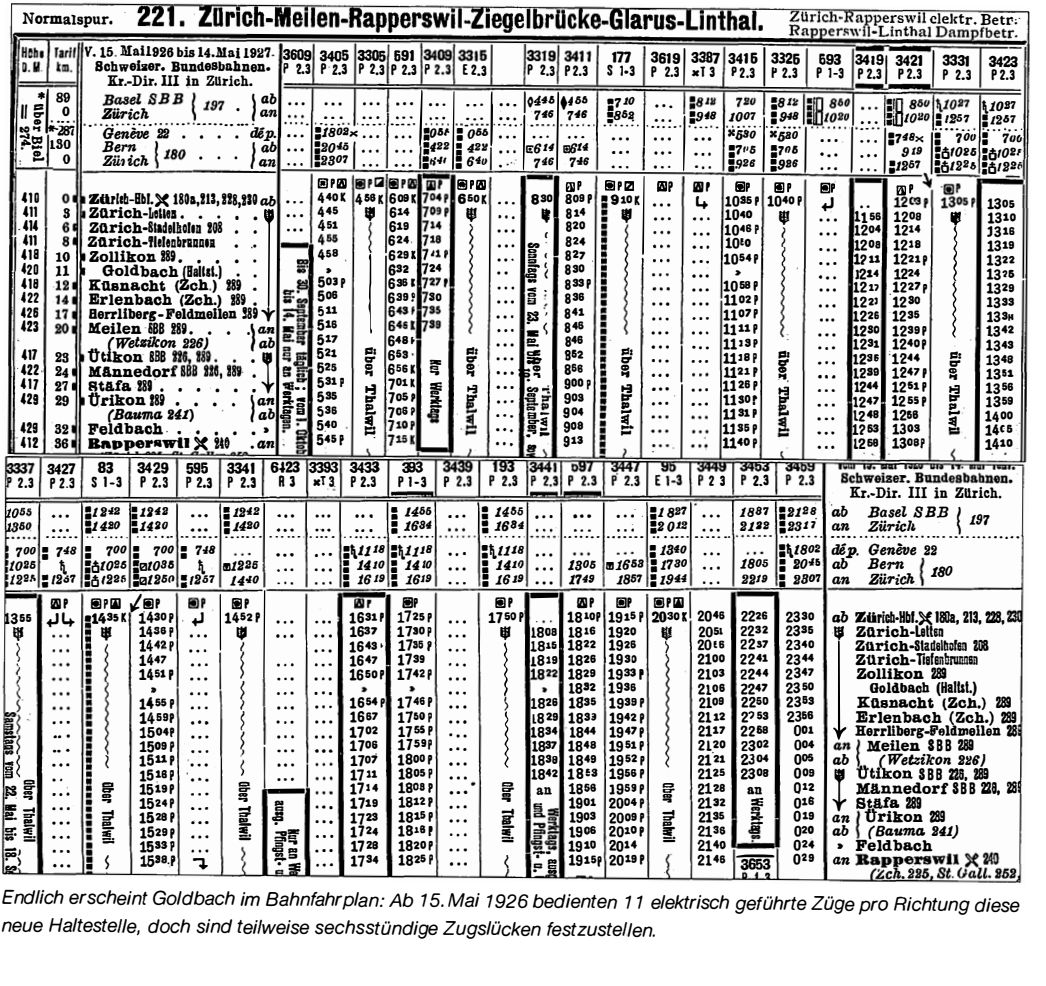
Mit zahlreichen Stempeln und handschriftlichen Randnotizen garniertes Schreiben vom 12. März 1926 zur Haltestelle Goldbach.

Einstimmiger Beschluss der Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 1925

Nun kam endlich der Stein ins Rollen: Im September 1925 lag der Voranschlag für die Errichtung einer Haltestelle in Goldbach in der Höhe von 44 000 Franken vor. Für die am Sonntag, dem 13. Dezember 1925, nachmittags um 1.30 Uhr in der protestantischen Kirche Küsnacht stattfindende Gemeindeversammlung figurierte bei der politischen Gemeinde unter Traktandum 1 der Antrag des Gemeinderates betr. Genehmigung des Vertrages mit den Schweiz. Bundesbahnen über die Errichtung einer Haltestelle Goldbach und Krediterteilung.

Unter Traktandum 5 der gleichen Gemeindeversammlung findet man zudem den Antrag des Gemeinderates betr. Beitragsleistung an die Erstellungskosten einer Gemeindechronik – diese erschien dann allerdings erst anno 1951, als die Haltestelle Goldbach bereits 25 Jahre lang in Betrieb stand.

Die Gemeindeversammlung genehmigte einstimmig den beantragten Kredit von 20 000 Franken, wovon bereits mehr als die Hälfte durch freiwillige Beträge interessierter Kreise zugesichert war. Bereits am folgenden Tag meldete die Kreisdirektion III der SBB den



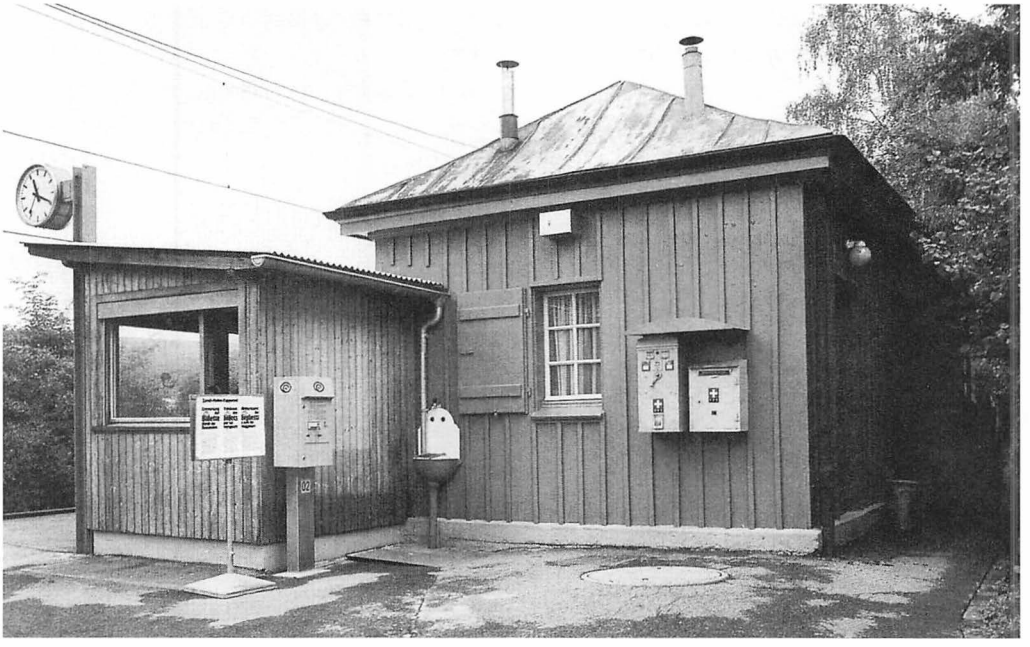
Endlich erscheint Goldbach im Bahnfahrplan: Ab 15. Mai 1926 bedienten 11 elektrisch geführte Züge pro Richtung diese neue Haltestelle, doch sind teilweise sechsstündige Zugslücken festzustellen.

positiven Ausgang der Gemeindeversammlung an die Generaldirektion in Bern, so dass die Bauarbeiten umgehend ausgeführt werden konnten.

Vom 15. Mai 1926 an verkehrten an Werktagen 16 Züge mit elektrischer Traktion pro Richtung, davon bedienten 11 die neue Haltestelle Goldbach. Seeaufwärts bestand allerdings zwischen 12.24 und 18.32 Uhr sowie seeabwärts zwischen 7.35 und 13.30 Uhr keine Fahrgelegenheit ab Goldbach.

Das gemütliche Wartelokal samt Anbau für die Barrierenbedienung im Sommer 1976.

Der mit einem roten «Goldküsten-Express» geführte Zug 1035 trifft am 24. Juli 1976 pünktlich um 11. 16 Uhr in Goldbach ein.



Das bescheidene Haltestellen-Inventar anno 1976: Bahnhofsuhr, orange-farbiger Fahrausweis-Entwerter, Brunnen, Wertzeichenautomat und Briefkasten der damaligen PTT.

Von Goldbach zu Küsnacht-Goldbach und wieder zu Goldbach

Im Jahre 1942 verlangte der Gemeinderat eine Namensänderung in «Küsnacht Goldbach», da sich verschiedene Goldbacher offenbar nicht mehr zu Küsnacht gehörend betrachteten und auch ankommende Briefe lediglich mit «Goldbach» adressiert waren. Den umgekehrten Weg beschritten die SBB sodann rund 50 Jahre später, als die Lautsprecheransagen in den Zügen von «Küsnacht Goldbach» auf »Goldbach» verkürzt wurden. Wie man der SBB-Zeitung vom 5. Juli 1994 entnehmen kann, soll diese Umstellung die Kleinigkeit von 40 000 Franken gekostet haben. «Mit dem Geld hätte man auch die Perronkanten bei einem Bahnhof provisorisch erhöhen können», meinte ein in Küsnacht tätiger Betriebsdisponent.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Perronanlage im Goldbach erweitert, wobei die Gemeinde die Erstellung der Beleuchtung übernahm.

Das Projekt einer weiteren Haltestelle im Heslibach, mit dem sich selbst die SBB befreunden konnten, gedieh nie über das Planungsstadium hinaus. Im Jahre 1962 wurde der bis anhin für eine Perronanlage und die Zugänge freigehaltene Raum durch eine Überbauung an der Unteren Heslibachstrasse in Anspruch genommen.

Quellen:
Historisches Archiv der SBB, Bern
Infothek SBB Historic, Bern