küsnacht

# Küsnachter Ausstellung

# 125-jähriges Jubiläum der Rechtsufrigen Zürichsee-Bahn

Liebe Festbesucherinnen, liebe Festbesucher

Die Eisenbahn – Faszination und Ärgernis: Seit 125 Jahren fährt sie nun an unserem Gestade. Viele heisse Diskussionen, viele politische Debatten bis es soweit war und noch mehr Diskussionen hat es seit ihrem Bestehen gegeben. Und doch, längst ist sie ein Bestandteil unseres täglichen Lebens geworden.

Wir wollen Ihnen mit dieser kleinen Ausstellung, welche eine aktualisierte Neuauflage der Sonderausstellung „100 Jahre Rechtsufrige" des Ortsmuseums vor 25 Jahren ist, einerseits der Faszination des Verkehrsmittels Eisenbahn nachspüren, andererseits die Auswirkungen der Bahn auf die Küsnachter Bevölkerung und ihre Arbeit aufzeigen.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen und hoffen, dass Sie nebst der Faszination auch Verständnis für die lokalen Zusammenhänge aufbringen mögen. Manches bringt uns rückblickend zum Schmunzeln, anderes ist sozusagen «Top aktuell»!

*Freikarte zur Einweihung der Rechtsufrigen Zürichsee-Bahn, 14. März 1894*

*Dampfschiff Minerva vor Rapperswil, kolorierte Aquatinta, Jakob Hausheer*

## VERKEHRSMITTEL VOR 125 JAHREN

Die seinerzeitigen Hauptverkehrsmittel waren die eigenen Füsse. Man «ging» im wahrsten Sinne des Wortes in die Stadt, um einzukaufen. Wir als Seeanstösser konnten natürlich von der Schifffahrt profitieren und das an Markttagen verkehrende Schiff benutzen. Ab 1835 konnten dann unsere Vorfahren bereits das Dampfschiff «Minerva» besteigen, sofern das nötige Kleingeld vorhanden war.

Einen grossen Vorteil brachte die 1838 bis Küsnacht fertiggestellte Seestrasse. Nun konnte der Warenverkehr endlich, ohne mühsames Umladen, direkt per Ochsen- oder Pferdefuhrwerk in die Stadt gefahren werden. Nebst Weinanbau war am rechten Seeufer seit altersher ein vielfältiges Handwerksgewerbe ansässig. Diese vielseitigen Gewerbebetriebe waren als Lieferanten für die nahe Stadt ausgerichtet. Trotzdem waren in manch kaltem oder schneereichem Winter die bestehenden Verkehrswege beschwerlich oder zeitweise unpassierbar.

## EIFRIG WERDEN PROJEKTE GEWÄLZT

Die Eisenbahn bot da neue Möglichkeiten. Wohl ist die Bahn an die Schiene gebunden, kann somit nicht ausweichen oder einen stehengebliebenen Zug überholen. Sie ist aber von robuster Bauweise und grösstenteils wetterunabhängig. Dies zeigte sich bereits mit der ersten Eisenbahn unseres Landes, der «Spanisch-Brötlibahn» von 1847, die bei jedem Wetter das beliebte Gebäck aus Baden nach Zürich transportierte. Einzig technische Mängel liessen die Brötchen streckenweise «altern».

Lange bevor aber Pläne für eine normalspurige Eisenbahnlinie am rechten Ufer bestanden, tauchte die Idee zum Bau einer Strassenbahn auf. So regte anno 1862 Dr. François Wille aus Feldmeilen den Betrieb eines Rösslitrams auf der Seestrasse von Zürich nach Rapperswil an. Er schlug gleichzeitig vor, eine Probelinie von der Enge nach Küsnacht zu bauen, um allfällige Gegner vom Nutzen eines Rösslitrams zu überzeugen.

*Wäre die gleislose elektrische Lloyd-Bahn eine Alternative gewesen?*

küsnacht

# 125-jähriges Jubiläum der Rechtsufrigen Zürichsee-Bahn

## BAUBEGINN UND BANKROTT

Nachdem Ende April 1871 im Löwen in Meilen ein Baukomitee gebildet worden war, konnte 1875 mit dem Bau der rechtsufrigen Zürichseelinie begonnen werden. Doch schon zwei Jahre später lähmte eine Finanzkrise der Nordostbahn (NOB) den Bahnbau völlig.

Die Baukosten für die Strecke Zürich-Rapperswil wurden auf 14.2 Millionen Franken geschätzt, woran Kanton, Stadt und Seegemeinden 5 Millionen beitragen wollten.

Die bald darauf begonnenen Bauarbeiten fanden aber schon in Kürze einen Unterbruch, da eine Finanzkrise die Nordostbahn erschütterte. Die Bevölkerung des rechten Zürichseeufers kämpfte mit aller Kraft für die Weiterführung der Bauarbeiten. Die «Thurgauer Zeitung» schrieb dazu: «Mit Unwillen liest jeder Unbefangene das Gebaren der borstigen Vertreter der Gemeinden des rechten Seeufers in Bern.»

GESELLSCHAFT
für
Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn.
Betheiligungs-Schein
für
1 ACTIEN
Herr E. Guggenbühl z. Sonne Küsnacht
hat sich laut Verpflichtungsschein d. d. 31 August 1881 an der Gesellschaft für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn durch Uebernahme von
einer ACTIEN à Frs. 50.—
auf Grundlage der Statuten vom März 1871 betheiligt.
Namens der Gesellschaft
für Begründung einer rechtsufrigen Zürichseebahn:
Männedorf und Küsnacht den 15. September 1881.
Der Präsident:
Der Actuar:

*Anteilschein Eduard Guggenbühl-Brunner, Sonnenwirt*

*Stationsgebäude Küsnacht, Aufnahme ca. 1902*

## STANDORT BAHNHOF KÜSNACHT

Während in den meisten Gemeinden der Standort des Bahnhofs zu keinen Diskussionen Anlass gab, prallten die Meinungen in Küsnacht und in Herrliberg hart aufeinander. An der Küsnachter Gemeindeversammlung vom 29. Dezember 1889 entstanden grosse Meinungsverschiedenheiten bei der Frage, ob das Stationsgebäude unterhalb oder oberhalb der Bahnlinie gebaut werden solle. Schliesslich siegten die Verfechter seeseits, welche argumentierten, dass es hier «noch Baugrund genug» habe.

*Bahnbillett Nr. 1 vom 1. Betriebstag 15. März 1894*

## BAHNERÖFFNUNG AM 15. MÄRZ 1894

Die Einweihung der 30.27 km langen Teilstrecke Stadelhofen-Rapperswil war am Mittwoch, 14. März 1894. Mit dem Dampfschiff «Concordia» trafen die geladenen Gäste aus den Seegemeinden in Zürich ein. Nach der Rede von Stadtpräsident Pestalozzi strebten die Gäste der Station Stadelhofen zu, wo um 12.20 Uhr ein Eisenbahnzug mit zwei bekränzten Lokomotiven und 14 Wagen 1. / 2. Klasse seeaufwärts losfuhr.

In Küsnacht hatte sich der Sonnen-Wirt etwas Besonderes einfallen lassen: Er liess eine Papierserviette drucken, auf der Küsnacht recht bescheiden als Knotenpunkt des Weltverkehrs bezeichnet wurde.

Vom 15. März 1894 an standen dann acht Züge je Richtung zur Verfügung, welche die Strecke von Stadelhofen nach Rapperswil in 67 bis 75 Minuten zurücklegten.

Am 1. Oktober 1894 war es dann soweit, dass auch das 5.7 Kilometer lange Teilstück vom Stadelhofen bis Hauptbahnhof in Betrieb genommen werden konnte. Die Kosten beliefen sich auf insgesamt 21.175 Millionen Franken.

*Serviette „Knotenpunkt des Weltverkehrs“ des Hotels zur Sonne*

# 125-jähriges Jubiläum der Rechtsufrigen Zürichsee-Bahn

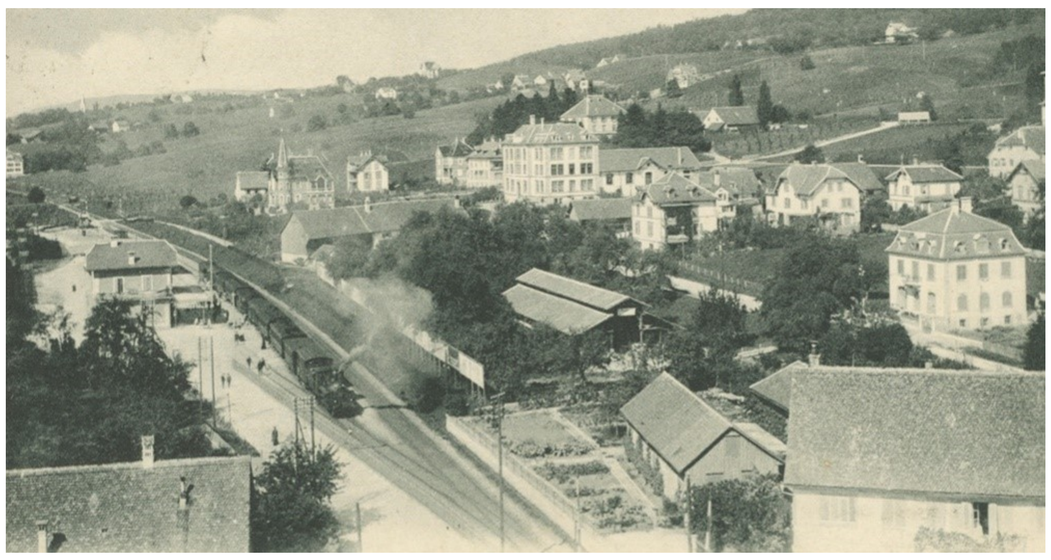
## UMSTELLUNG VON KOHLE AUF ELEKTROENERGIE

Aufs Neujahr 1902 wurde dann die Rechtsufrige ins Netz der eben gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) einverleibt. Arg eingeschränkt werden musste der Betrieb infolge Kohlemangels in den Kriegs- und Nachkriegsjahren 1918.

Seitens der SBB wurde darauf hingewirkt, die rechtsufrige Zürichseelinie baldmöglichst zu elektrifizieren. Erstaunlicherweise war dies relativ früh der Fall. Denn nachdem 1922 die Gotthardlinie mit dem Fahrdraht ausgerüstet worden ist, konnte bereits am 15. Mai 1926 der Betrieb auf der Rechtsufrigen mit elektrisch geführten Zügen aufgenommen werden.

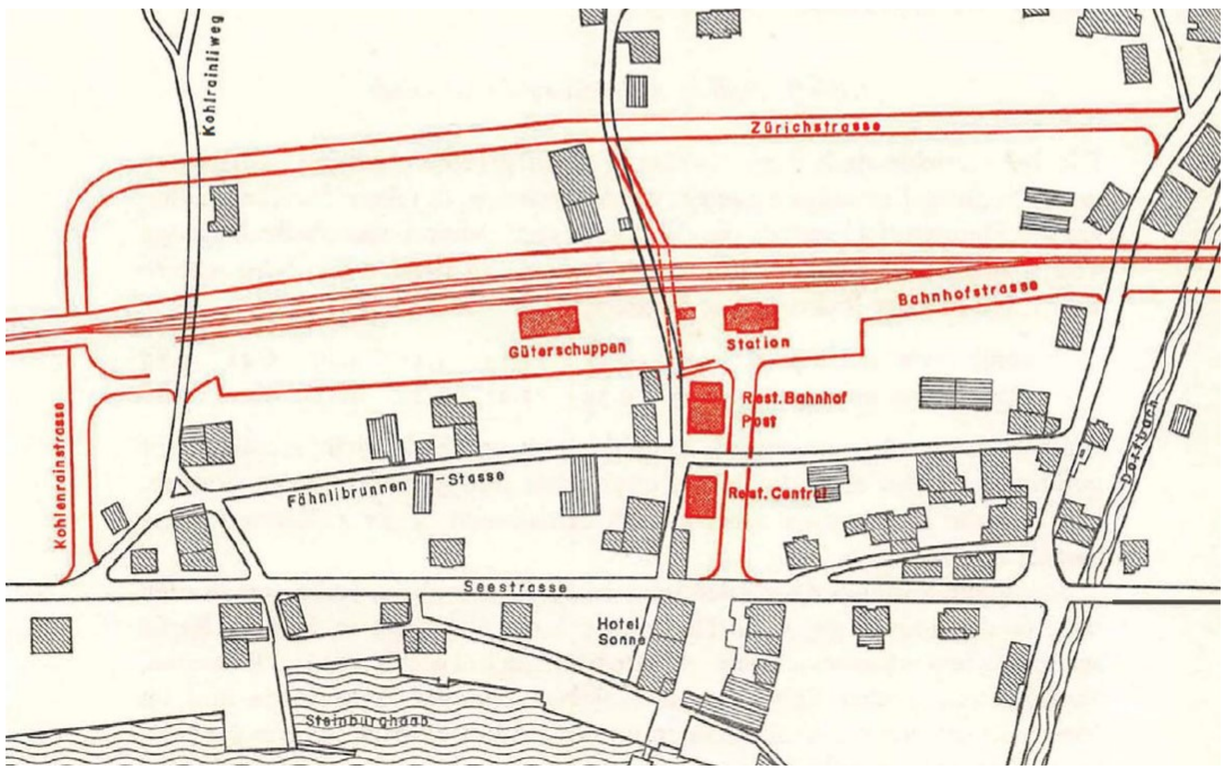
Gleichzeitig entstand in Küsnacht-Goldbach eine eigene Haltestelle. Eine andere auf Gemeindegebiet Küsnacht geplante Haltestelle «Heslibach» existierte aber nur auf dem Papier; anno 1962 wurde der dafür freigehaltene Platz für eine Überbauung in Anspruch genommen.

Ab 1926 machte man sich die neue Technik der Pendelzüge zunutze. Mit einem Steuerwagen, zusammen mit entsprechenden Gepäck- und Personentriebwagen war es sodann möglich, für den Vorortsverkehr Pendelzüge zu bilden. Der auf der Rechtsufrigen eingesetzte Zug erhielt den klangvollen Übernamen «Arbeiterpullman».



*Die Stationsanlage von Küsnacht mit Umgebung um 1905*

*Das Stationsgebäude Küsnacht um 1936*




*Starke Veränderungen im Dorf durch den Bau der Nordostbahn 1893/94*

## DIE BAHN VERÄNDERT UNSER DORF

Kaum ein Anlass hat unser Dorfbild so rigoros verändert wie der Bahnbau und die dazu notwendigen Gebäulichkeiten. Das Strassennetz wurde in zwei Bauphasen (um 1894 und 1965) den Verhältnissen angepasst. Mehrere Gebäude mussten den Bahnbauten und insbesondere den Zufahrts- und Unterführungsbauvorhaben weichen. Neben der Verbindungsstrasse Bahnhof-Seestrasse wurden im Zusammenhang mit dem Bahnbau die Kohlrain-, Bahnhof- und Zürichstrasse erstellt.

Glücklicherweise kam die für später geplante Verbindung von der Zürichstrasse zur Unteren Heslibachstrasse - mitten durch die Seminarreben - nicht zur Ausführung.

## DIE ZÜRCHER S-BAHN

Der ständig anwachsende Abonnentenverkehr führte dazu, dass während den Spitzenzeiten immer mehr Zusatzzüge eingelegt werden mussten. Wegen den zahlreichen Zugskreuzungen auf der einspurigen Linie waren Zugsverspätungen nicht zu vermeiden. Abhilfe brachte erst der Bau der Doppelspurinseln zwischen Küsnacht und Herrliberg-Feldmeilen und zwischen Stäfa und Uerikon.

Der für damalige SBB-Strecken revolutionäre Halbstundentakt brachte es mit sich, dass sich die Züge jeweils in Zürich Stadelhofen und auf den beiden neuen Doppelspurinseln kreuzten. Neues attraktives Rollmaterial mit grossem Beschleunigungsvermögen - die roten «Goldküsten-Express»-Kompositionen - erlaubten zudem namhafte Fahrzeitersparnisse. Das neue Betriebskonzept konnte am 26. Mai 1968 eingeführt werden - die erste Zürcher S-Bahn-Strecke war entstanden. Am 28. Mai 1989 konnte zunächst die neue 1.4 km lange Strecke von Stadelhofen in den Zürcher Hauptbahnhof eröffnet werden, und seit dem 27. Mai 1990 ist die S-Bahn Zürich in Betrieb.

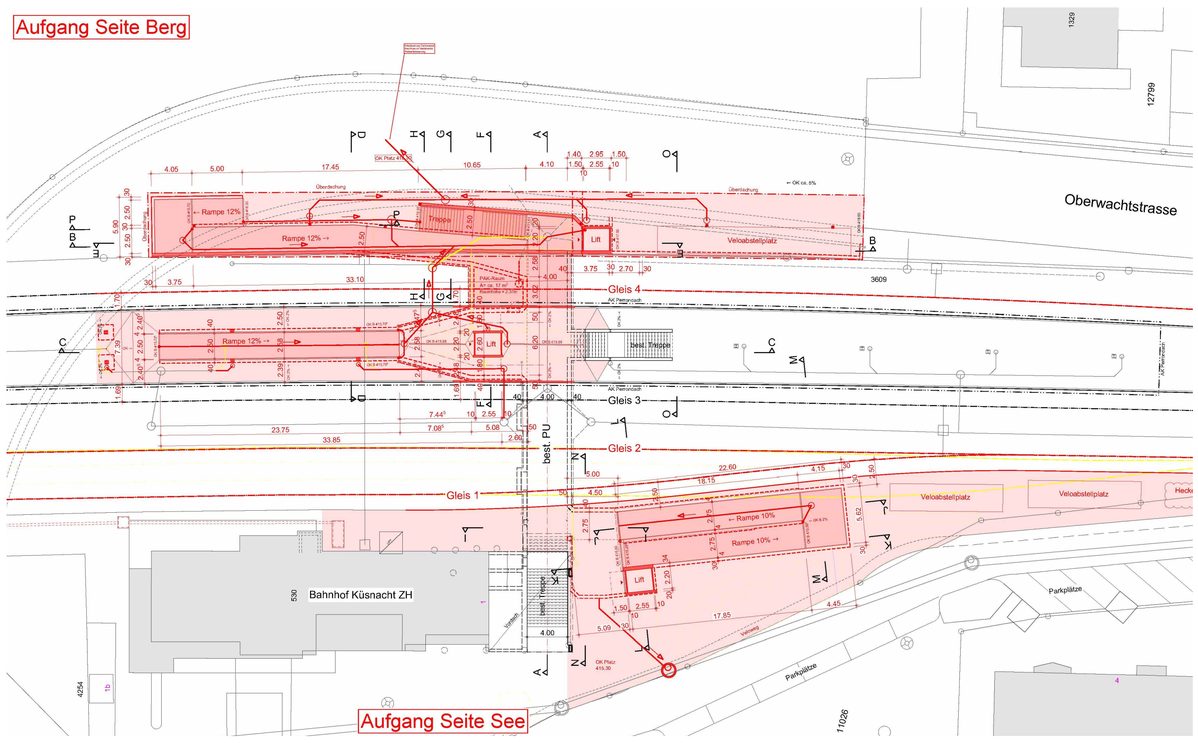
küsnacht

# 125-jähriges Jubiläum der Rechtsufrigen Zürichsee-Bahn

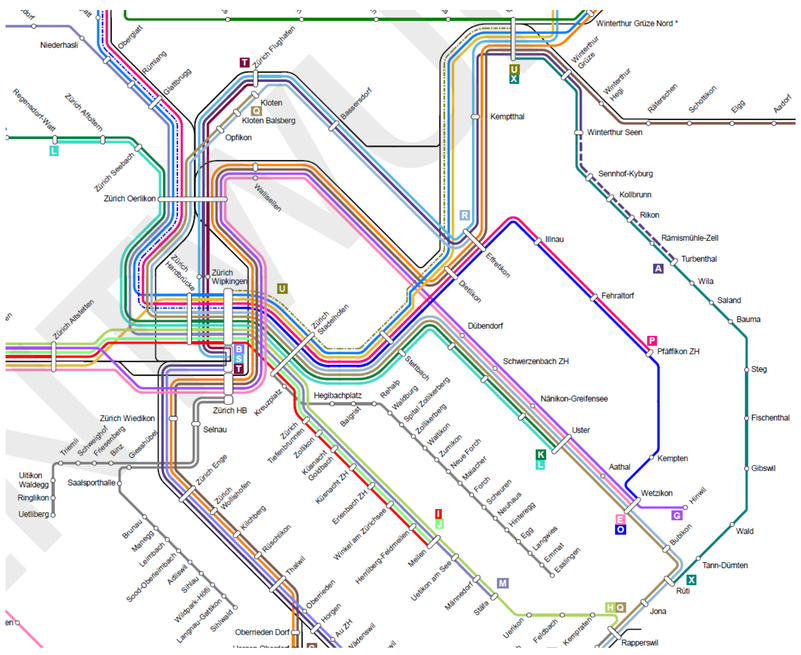
## KOMFORTSTEIGERUNG

Die Ansprüche an den Öffentlichen Verkehr und die Bahn steigen — auch in Küsnacht. In der Zwischenzeit verkehren vier S-Bahn-Linien (S6, S7, S16 und S20) entlang des rechten Zürichseeufers und der Viertelstunden-Takt ist eine Selbstverständlichkeit geworden.

Die Komfortsteigerung am Bahnhof und zu den Gleisen ist den Küsnachterinnen und Küsnachtern wichtig. Die Bevölkerung bewilligte deshalb Ende 2017 an der Urne einen Kredit von 9,1 Millionen Franken für verbesserte Zugänge in die Personenunterführung SBB und dem Mittelperron mittels komfortablen 3-in-1-Zugängen (Treppen, Rampen und Lifte). Das Vorhaben steht in der Projektierungsphase und soll im Jahr 2022 realisiert werden.




*Verbesserung der Zugänge in die Personenunterführung SBB , Vorprojekt, September 2019*



*Zürcher S-Bahn, Ausbauschritt 2035, Liniennetzplan, Stand 2018*

## AUSBAUSCHRITT 2035

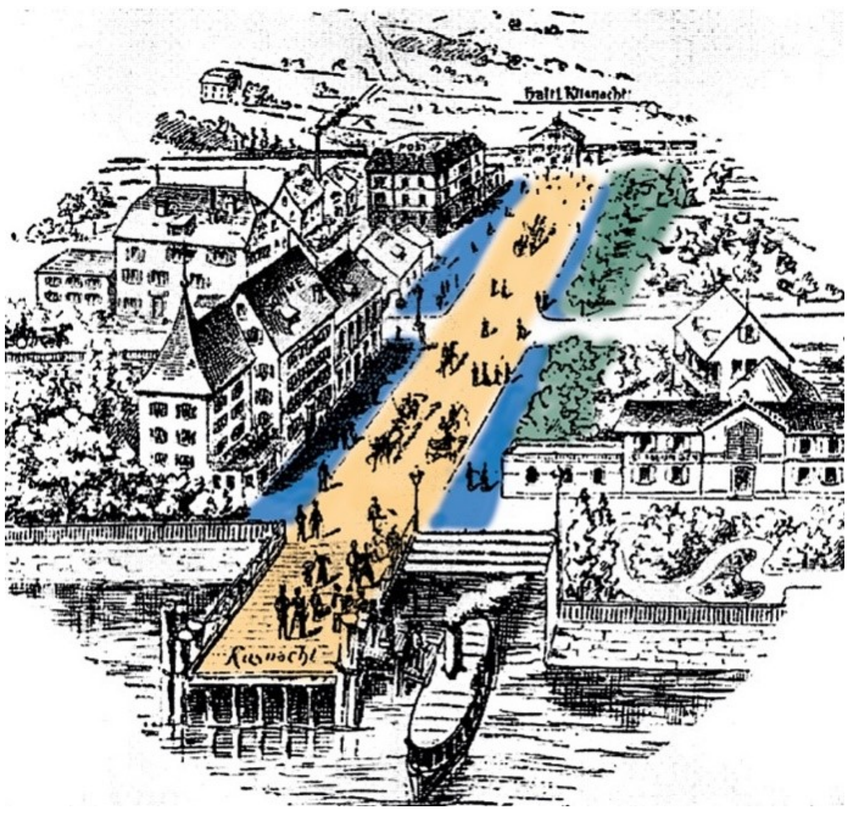
Bereits heute zählt der Bahnhof Zürich Stadelhofen täglich rund 80 000 Personen und 770 Züge. Mit seinen drei Gleisen ist der Bahnhof ein Nadelöhr im Netz der Zürcher S-Bahn. Im Rahmen des Ausbaus der Bahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035) streben Bund und SBB den Bau eines vierten Gleises im Bahnhof Stadelhofen sowie eines zweiten Riesbachtunnels bis Zürich Tiefenbrunnen an. Damit könnte die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Stadelhofen um 50 Prozent gesteigert werden.

Diese Infrastrukturausbauten sind neben der Doppelspur Herrliberg-Feldmeilen bis Meilen sowie dem Kreuzungsgleis im Bahnhof Männedorf (Güterverkehr) für den Angebotsausbau am rechten Zürichseeufer von zentraler Bedeutung. Mit dem Ausbauschritt 2035 soll jedoch am rechten Zürichseeufer die direkte Flughafenverbindung mit der S16 wegfallen.

## ATTRAKTIVITÄT UND IDENTITÄTSORT BAHNHOF KÜSNACHT

Der öffentliche Raum am und um den Bahnhof Küsnacht ist stark verkehrsorientiert und unattraktiv, lädt nicht zum Verweilen ein und hat eine geringe Aufenthaltsqualität. Das Küsnachter Zentrum soll deshalb aufgewertet werden. Beispielsweise sollen der Aussenraum und die Aufenthaltsqualität des seeseitigen Bahnhofsgevierts mit gestalterischen Massnahmen zur Verbesserung der Standortattraktivität und Küsnachter Identität beitragen. Bis Ende 2019 wird ein Masterplan dazu entwickelt.

Ziel ist es, den Raum unterhalb der Bahnlinie zwischen Bahnhof und Schiffsstation wieder mehr in den Fokus der Öffentlichkeit zu rücken. Für das dörfliche Leben weiterhin von Bedeutung, soll dieser Ort eine Aufwertung erfahren und damit dazu beitragen, dass das Zentrum Küsnachts, wie es oberhalb der Bahnlinie und in der Bahnhofstrasse erlebbar ist, wieder bis an den See reicht. Der Bahnhof, die Bauten, welche die Achse säumen sowie der öffentliche Raum dazwischen werden so wieder Teil des aktiven Dorflebens.




*Verbindung zwischen Schiffstation und Bahnhof, Stich um 1900*