

25. Neujahrsblatt



Gemeinde Kilchberg ZH

Herausgegeben von der Kommission für die ortsgeschichtliche Sammlung durch den Gemeinderat Kilchberg im Januar 1984

Vehrte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Die vorliegende Jubiläums-Ausgabe unseres Neujahrsblattes ist einem Stück Verkehrsgeschichte unserer Gemeinde gewidmet, das erst ein halbes Jahrhundert zurückliegt. Das Thema, in der ersten Gemeindechronik von Gottlieb Binder (1922) als aktueller Schlussabschnitt des Kapitels "Verkehrsverhältnisse" kurz gestreift, ist schon in der zweiten Ausgabe von 1948 nicht mehr zu finden.

Unser Mitbürger lic. phil. Walter Anderau, Historiker, ist nun bei Recherchen für die Siedlungsgeschichte unserer Gemeinde auf überraschend reichhaltiges Quellenmaterial zu diesem verkehrsgeschichtlichen Intermezzo gestossen, womit auch bereits der Stoff für ein originelles Jubiläums-Neujahrsblatt gefunden war! Wir danken Herrn Walter Anderau für seine sachkundige, reich dokumentierte und amüsant zu lesende Publikation. Wir hoffen, dass Sie auch Ihnen Vergnügen bereitet. Mit den besten Wünschen zum neuen Jahr

Der Gemeindepräsident:
Hans Gräub

Der Gemeinderatsschreiber:
Hans Untersander

Trambahn-Projekte Zürich–Kilchberg


1. Strassenbahn – eine Notwendigkeit für eine Vorortsgemeinde?

Um die Jahrhundertwende wurde der öffentliche Verkehr zwischen Kilchberg und der Stadt Zürich allein durch die Dampfbootgesellschaft und die 1875 eröffnete linksufrige Eisenbahnlinie bewältigt. Viele Kilchberger gingen aber auch zu Fuss nach Zürich. Die verkehrstechnische Erschliessung wurde zunehmend als ungenügend empfunden, war sie doch sehr stark auf das Ufer des Sees und die im Unterdorf verlaufende SBB-Linie konzentriert.

Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass es der Quartierverein *Oberdorf* war, der sich für eine Tramverbindung mit der Stadt Zürich einsetzte. Die Besiedlung des Zimmerberggrückens war zwar noch wenig dicht, aber eine zunehmende Überbauung zeichnete sich bereits ab.

Nach ersten Bestrebungen für eine Trambahn um die Jahrhundertwende wurde im Frühjahr 1914 eine fünfköpfige Kommission mit Vorabklärungen betraut. “Diese Kommission hatte nun aber kaum ihre Arbeit begonnen, d.h. ihre Fühlhörner nach den benachbarten Gemeinden ausgestreckt, . . ., als der Weltkrieg ausbrach und alles wieder vollständig lahmlegte.”¹

Gegen Ende des 1. Weltkrieges wich diese Lähmung aber wieder dem Fortschrittsglauben und Pioniergeist der Jahrhundertwende; zudem wurde ein gewisser Nachholbedarf spürbar.



Tramway Zürich-Kilchberg.

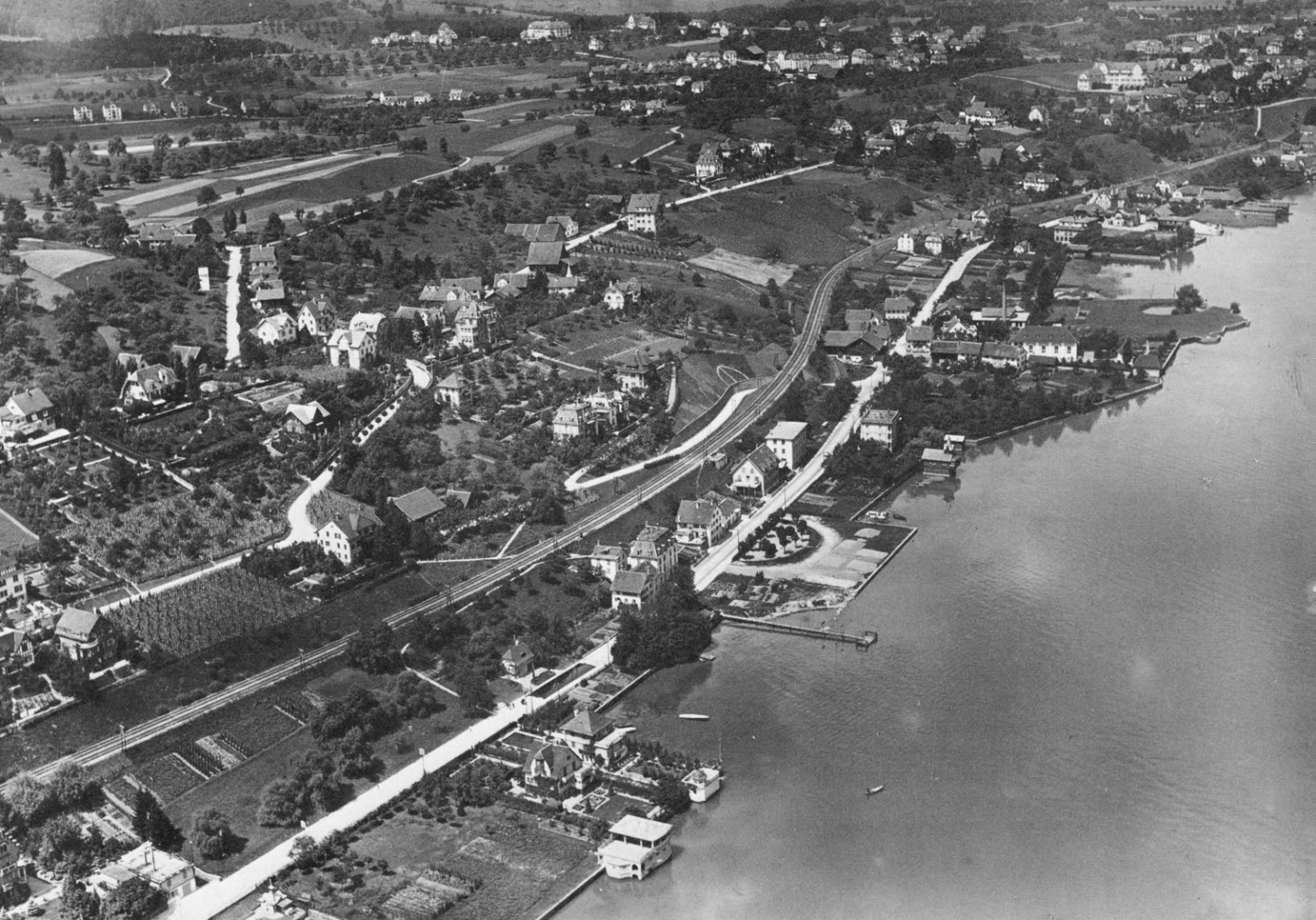
Für die Frühjahrsversammlung 1917 des Quartiervereins Oberdorf war "die Abhaltung eines bezüglichen Vortrages"¹ geplant; doch kam dieser nicht zustande. Um das Bedürfnis für eine Trambahn auch von allem Anfang an statistisch zu untermauern, schickte sich der Verein an, "im Frühling & im Herbst 1917 ganz im Stillen an einigen schönen Sonntagen verschiedene Verkehrszählungen vorzunehmen. Diese Zählungen fanden am 29. April, 13. Mai & 23. September 1917 auf den drei Hauptstrassen statt, die direkt von Zürich in unsere Gemeinde führen."¹

"Um ein wenig mehr aus der Obscurität heraus zu treten",¹ konnte der Quartierverein Oberdorf Herrn Ingenieur Adolf Strelin, den nachmaligen Gemeindepräsidenten, für einen orientierenden Vortrag gewinnen, der für Januar 1918 vorgesehen war. An einer Versammlung des Gemeindevereins im November 1917 wurde die Tramfrage ebenfalls aufgegriffen; doch wurde in Kenntnis der Bemühungen des Quartiervereins Oberdorf beschlossen, "gemeinsam die obschwebende Frage in die Wege zu leiten". Der Präsident des Quartiervereins Ober-

Titelblatt einer der Hauptquellen dieses Neujahrsblattes, des handschriftlich abgefassten Protokollbuches der Tramkommission.

dorf, Hans Howald, hat die entscheidende Sitzung wie folgt zusammengefasst: "In einer gemeinsamen Vorstands-Sitzung vom 4. Januar 1918 im oberen Mönchhof wurde Beratung gepflogen & vor allem sehr begrüsst, dass Herr Ingr. Strelin als Vortragender sich in den Dienst der Sache zu stellen bereit sei. Der Präsident des Quartier-Vereins Oberdorf, H. Howald, wurde beauftragt, mit Herrn Strelin die genaueren Vereinbarungen zu treffen. Der Vortragsabend wurde auf Samstag, d. 2. Februar 1918 festgesetzt. Dem Vortrage vorgängig wurde eine nochmalige gemeinsame Vorstandssitzung abgehalten. Die vor 4 Jahren schon ernannten Kommissionsmitglieder hatten inzwischen ihre Geneigtheit ausgesprochen, auch fernerhin für die Sache zu arbeiten. Hieran

Diese bisher älteste bekannte Luftaufnahme von Kilchberg stammt vom Flugpionier Walter Mittelholzer. Sie entstand vor 1920 und zeigt im Vordergrund den Unteren Mönchhof und das Hornhaldenquartier.



anschliessend wurde eine Erweiterung der Kommission von der Zahl dieser 5 Mitglieder auf deren 9 beschlossen.”¹

Für die Öffentlichkeit muss also der Vortrag von Ingenieur Strelin als die eigentliche Geburtsstunde der Trampläne gelten. “Damit war der Stein ins Rollen geraten, die Idee zur Diskussion ins Volk hinausgeworfen.”¹

Bereits zwei Wochen später trat die Tramkommission zu ihrer konstituierenden Sitzung zusammen. Sie wählte Adolf Strelin als Präsidenten, Adolf Zehnder als Vizepräsidenten und Hans Howald als Aktuar. Weitere Kommissionsmitglieder waren:

- Hans Bühler
- Alfred Herzer, Gemeinderat, Sessler
- Rudolf Meier, alt Gemeinderat, Böndler
- Heinrich Süry, Gemeindegutsverwalter
- Rudolf Zinggeler, Seidenfabrikant
- Rudolf Zöbeli, Gemeindepräsident, Horn

Bei den Wahlen war Rücksicht genommen worden, Männer aus verschiedenen Berufsgruppen heranzuziehen und der Gemeindebehörde eine gute Vertretung zu gewähren, heisst es in einem Schreiben an die Direktion der Städtischen Strassenbahn.² Hier wurde aber vermutlich eine wesentliche Chance verpasst. Neben Bühler als Vertreter des Gemeindevereins wurde auch Ingenieur Carl Jegher in Vorschlag gebracht, jedoch

nicht gewählt. Der Unmut darüber mag eine der Ursachen gewesen sein, dass Jegher schliesslich ein eigenes, von der Tramkommission unabhängiges Projekt ausarbeitete.

2. Zwei gegensätzliche Projekte

Die Tramkommission nahm vorerst mit der Stadt Zürich Verbindung auf. Der Anschluss an die Städtische Strassenbahn in Wollishofen war eine unabdingbare Voraussetzung für jegliche Verbindung nach Kilchberg und weiter seeaufwärts. Nach verschiedenen mündlichen Kontakten traf schliesslich im Januar 1919 Ingenieur Strelin mit dem Direktor der Strassenbahn, Largiadè, und seinem Adjunkten Winterhalter zusammen. Die Verzögerung war bedingt durch die soziale Unrast in Zürich, insbesondere den Tram- sowie den Landesstreik. Während dieser Begegnung und auch anlässlich einer Begehung am 27. Januar 1919 beurteilten diese Vertreter der Stadt Zürich eine Linienführung entlang der Alten Landstrasse als geeignet.

Mit einem Pioniergeist, der wohl durch seine Nichtwahl als Mitglied der Tramkommission noch gesteigert worden war, nahm Jegher in Zusammenarbeit mit seinem Geschäftspartner Ingenieur Charles Andreae eine von der Tramkommission unabhängige Planung an die Hand, und zwar mit der Zielsetzung, “eine bessere Verbindung der oberen, von den Stationen der SBB abgelegenen Teile der Gemeinden Kilchberg, Rüscli-

Für die Bewerbung um eine Konzession waren folgende Unterlagen einzureichen:

- ein Projektbeschrieb
- ein Übersichtsplan 1 : 100 000
- ein Längenprofil und
- ein Situationsplan 1 : 25 000

Dieser Ausschnitt ist eine maßstabgetreue Wiedergabe des Teilstückes Wollishofen bis Kilchberg des Projektes des Gemeinderates bzw. der Tramkommission aus dem Jahre 1919. In roter Farbe ist die Streckenführung der Gemeinde, in schwarzer Farbe diejenige der privaten Bewerber Jegher/Andrae eingezeichnet. Die Siegfriedkarte aus dem Jahre 1912 zeigt deutlich die noch fast ausschliesslich landwirtschaftliche Nutzung des Zimmerbergrückens.



kon und Thalwil unter sich und namentlich mit der Stadt Zürich zu erreichen.”³

Die beiden Planer sahen in der Trambahn Zürich-Kilchberg-Thalwil oder kurz ZKT auch ein Mittel der Siedlungspolitik. “Sie (die ZKT) will dadurch zunächst den Bewohnern jener höher liegenden Gegenden dienen, sodann aber auch die bauliche Erschliessung der Höhen ermöglichen und fördern.”⁴

Der Vergleich der Linienführungen auf dem Originalplan (Bild S. 5)⁵ und einer Vortragsunterlage von Arthur Bräm (Bild S. 17)⁶ zeigt, dass sich diese Zielsetzung später erfüllt hat, wenn auch ohne Trambahn.

Auf Kilchberger Boden wäre das Trasse der ZKT von der Hornhaldenstrasse entlang der Seehaldenstrasse quer durch das Sanatoriumsareal verlaufen, dann langsam zum Schlimberg angestiegen und hätte in Anlehnung an die Garten- und Brunnenmoosstrasse die Schützenmatt durchquert, um sich dann in zwei scharfen Kurven zwischen Conradstift und C. F. Meyer-Haus hindurch zu zwängen. Sodann hätte sich – wohl auf einer gewaltigen Stützmauer – die ZKT auf einem eigentlichen Panoramaabschnitt östlich der alten Landstrasse gegen Rüschnikon abgesenkt und schliesslich unweit westlich der Kirche Thalwil an der Strasse nach Gattikon geendet. – Am 15. März wurde das Konzessionsgesuch dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement in Bern eingereicht. Mit der Bezahlung der Gebühr von Fr. 800.– waren alle vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt.

Die Tramkommission war noch immer bemüht, ihr Vorgehen nach allen Seiten abzusichern und wurde wohl erst durch diese Schritte von privater Seite aufgeschreckt.

Am 20. März liess sich die Tramkommission über das Projekt orientieren; sie kam zum Schluss, das es “zu sehr den Charakter einer Fernbahn habe”.⁷ Die Kommission war auch mehrheitlich der Auffassung, dass das Trasse im nördlichen Teil der Gemeinde auf der Alten Landstrasse geführt werden müsse.

Es folgte darauf eine eher polemische Auseinandersetzung der beiden Parteien.

Die ins Hintertreffen geratene Kommission fasste eine Resolution, worin sie sich vom Projekt Jegher in mehr oder weniger gewundener Form distanzierte.⁸

Anfang Mai kam es zu einer Zeitungspolemik im Anzeiger des Bezirkes Horgen.⁹ Ein nicht bekannter Einsender H. J. Sch. beklagte die private Initiative als “störend und lähmend”. Er lehnte die Trambahn im “Rücken des Zimmerberges” ab. “Die Einwohner von Kilchberg müssten also nicht nur die Höhenlage der Alten Landstrasse erklettern, was gerade am Ende des Wünschenswerten ist, sondern hätten zudem noch ein gutes Stück Weges aufwärts dazu zurückzulegen, bis sie den Anschluss an die Schnellbahn verpasst hätten.” Der Weitblick von Ingenieur Jegher wurde verkannt. Dafür wurde einer Verlängerung der städtischen Strassenbahn das Wort geredet, wie sie auch am rechten Zürichseeufer geplant war.

In einer Art Selbsthilffraktion einer Bürgerinitiative wurden 1917 an drei prächtigen Sonntagen in Kilchberg Zahlen über den Passantenverkehr von und nach Zürich erhoben, an Sonntagen, weil nur an diesen Tagen Zähler dazu Zeit fanden und weil die vielen Ausflügler die eigentliche Verkehrsspitze bildeten.

VERKEHRSZÄHLUNGEN (Personenverkehr)

in Kilchberg,

vorgenommen durch den Quartierverein Oberdorf - Kilchberg.

Passanten in der Richtung

		von Zürich :	nach Zürich:	total:
		****	****	*****
29. IV. 17	Stockenstrasse	1508	1011	2519
Prächt. Frühl.-Tag				
13. V. 17	Alte Landstrasse	1445	1567	3012
Prächt. Frühlingstag				
23. IX. 17	Stockenstrasse	1000	731	1731
Prächt. Herbsttag				
	Alte Landstrasse	1549	1094	2643
	Seestrasse	571	835	1406

“Dadurch werden diese Gemeinden einen grossen Zuzug von Kapitalisten erhalten; zum Vorteil der sonnigen Lage wird noch die günstige Tramverbindung mit der Stadt den Zuzüglern ins Auge springen und manchen Geschäftsherrn, Grossindustriellen bestimmen, einen der Vororte am rechten Seeufer zu seinem dauernden Wohnsitz zu erwählen.”⁹

Carl Jegher entgegnete mit seiner gewandten Feder dem unbekanntem Einsender und bezichtigte ihn schliesslich “der Störung und Lähmung der Trambestrebungen”.⁹ Aber auch Jegher war seiner Sache nicht ganz sicher. Er verfügte, dank seiner Tätigkeit als Redaktor der Schweiz. Bauzeitung, über vielfältige Beziehungen. So suchte er in einem persönlichen Schreiben¹⁰ an einen gelegentlichen Mitarbeiter abzuklären, ob “durch die vorschriftsgemässe Eingabe (mit Plänen usw.) der Weg für ein Gegenkonzessions-Gesuch gesperrt” sei. In der Antwort hiess es knapp, “dass weder Gesetz noch Praxis einen Prioritätsanspruch kennen”.¹¹

Wohl unter dem Druck der Verhältnisse, aber auch weil die verschiedenen öffentlichen Instanzen sich in ihren Antworten



Mit der Bezahlung der Konzessionsgebühr war schliesslich allen Vorschriften zur Behandlung des Konzessionsgesuches Genüge getan. Bis heute ist diese Quittung im Bundesarchiv aufbewahrt.

zurückhaltend, desinteressiert bis ablehnend verhielten, sah sich die Tramkommission in ihrer Sitzung vom 19. Juni 1919 veranlasst, “sich auf eigene

Füsse zu stellen”.¹² Das von Arthur Bräm ausgearbeitete Projekt wurde einstimmig gutgeheissen. Bräm hatte erst am 15. März seine Tätigkeit als Gemeindekatastergeometer aufgenommen. Zielsetzung war: “Die Trambahn soll einerseits die bauliche Entwicklung der beteiligten Gemeinden fördern durch Erschliessung der Höhen des Zimmerberges, andererseits dem Bedürfnis nach einer besseren Verbindung mit der Stadt, dem geschäftlichen und geistigen Centrum der ganzen Gegend, genügen.”¹³ Laut Konzessionsgesuch sollte aber mehr Rücksicht auf die bereits überbauten Gemeindeteile genommen werden. Auch hier ist ein Vergleich der beiden Pläne aufschlussreich. Mit praktisch gleichem Ausgangspunkt wäre im Projekt der Tramkommission das Trasse vor dem Sanatorium in die Alte

Landstrasse und dann, stetig ansteigend, über Nägeliwiese – Wydlerstrasse in den Schlimberg geführt worden, um dann nach Durchquerung der Schützenmatt und des Brunnenmooses westlich des Brölbergs durchs Kirchmoos im Raume Gulmen wieder in die Alte Landstrasse zu münden.

Dieses Konzessionsgesuch wurde am 26. Juni durch den

Gemeinderat beim Eidgenössischen Eisenbahndepartement eingereicht. Beide Projekte sahen folgende Tramstationen vor:

- *Hornhalde* beim heutigen Tennisplatz Seeblick
- *Sanatorium* vor oder hinter den Gebäulichkeiten
- *Kreuzstrasse* in der Gegend der Liegenschaft Weilenmann
- *Kilchberg* bei der Häusergruppe auf Brunnen
- *Hohenrain* an der alten Landstrasse unmittelbar auf der Grenze zu Rüschnikon

Ein Vergleich der beiden Linienführungen zeigt, dass die Unterschiede nicht unüberbrückbar waren. Jegher erregte jedoch bei der Tramkommission “Unwillen”, der Ton seiner Korrespondenz wurde als etwas hochfahrend protokolliert.¹⁴ Die Tramkommission ihrerseits erfuhr in Jeghers Urteil die Qualifikatio-

*Hier muss die Diskussion abgebrochen werden,
denn das Auge des Gesetzes wacht auch über den
Tramkommission und der Zeiger der Uhr weist uns
bittlich auf die elfte Stunde hin.*

Auszug aus dem Protokollbuch der Tramkommission. Sie tagte meistens im Oberen Mönchhof. Die Polizeistunde schien der Länge der Sitzungen Grenzen zu setzen.

nen “Kirchturm-Verkehrspolitik”, “Strassenbahnler”, oder mit Hinweis auf die Streckenführung in der Alten Landstrasse “Landstrassenkram”.¹⁵

3. Eine Kompromisslösung

Das Vorliegen von zwei Projekten war der Idee einer Trambahn nicht förderlich. Die verschiedenen Instanzen, die bei einem solchen Projekt in die Vernehmlassung einbezogen werden mussten, konnten diese Tatsache “zur Bemäntelung ihrer Verschleppungspolitik” benutzen. So sahen es mindestens die Konzessionsbewerber.¹⁶

Neben einigen technischen Beanstandungen¹⁷ war das Eidg. Eisenbahndepartement der Auffassung, dass es sich beim Projekt des Gemeinderates mehr um eine Fortsetzung des Trams von Wollishofen nach Kilchberg mit einer evtl. späteren Weiterführung nach Thalwil handelte, während Jegher eine “Tram-

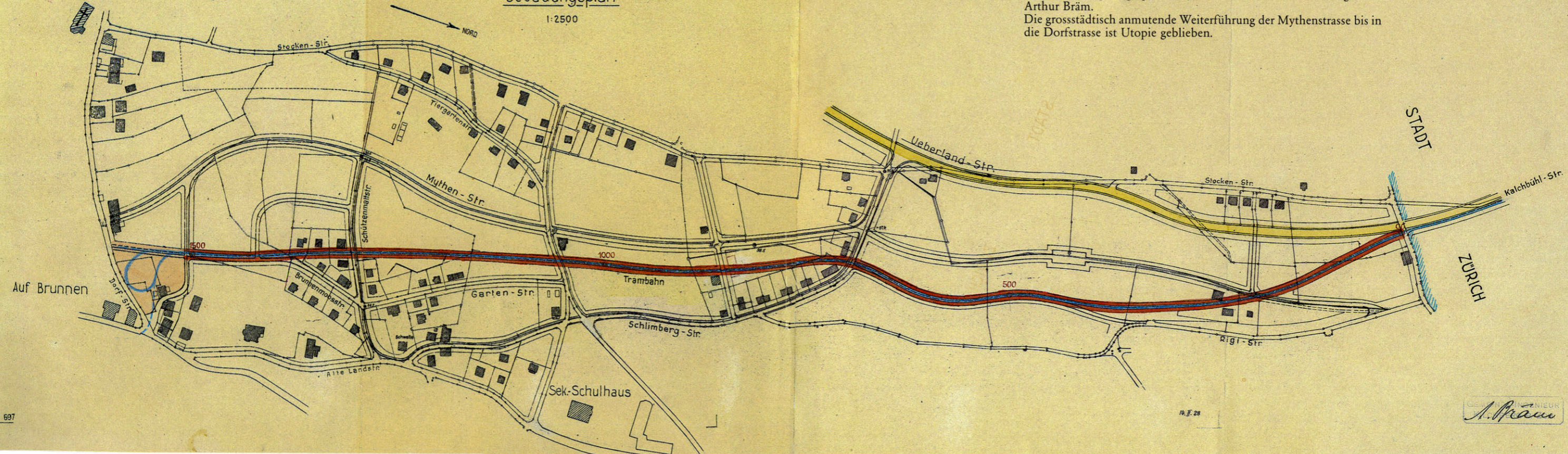
Gemeinde Kilchberg

Ausschnitt aus dem
Bebauungsplan

697

1:2500

Im Bebauungsplan von 1927 wurde ein neues Trasse für eine Trambahn nach Kilchberg ausgespart. Projektverfasser war Gemeindeingenieur Arthur Bräm.
Die grosstädtisch anmutende Weiterführung der Mythenstrasse bis in die Dorfstrasse ist Utopie geblieben.



697

14. 7. 28

GENIEUR
A. Bräm

bahn, deren verkehrs- und siedlungspolitischer Einfluss weiter reichen muss als nur bis Kilchberg” verwirklichen wollte. “Denn als Strassenbahn – es kann sich dabei ja nur um die alte Landstrasse handeln – bleiben das Verkehrsmittel ein Torso und weitere Siedlungsgebiete unerschlossen.”¹⁸

Anders ausgedrückt orientierte sich die Gemeinde am vorhandenen Bedürfnis, während die beiden privaten Projektverfasser ihrer Zeit voraus waren und sich auf die künftige Entwicklung der Gemeinde ausrichteten.

Trotz aller Gegensätze boten die beiden Ingenieure in einem Schreiben an den Zürcher Kantonsingenieur vom 16. Dezember 1919 an, ihre sämtlichen Konzessionsrechte “an den Kanton, die Stadt oder eine andere, die Wahrnehmung der allgemeinen Interessen aller interessierten Gemeinden gewährleistende Körperschaft” abzutreten, um nicht den Eindruck zu erwecken, als wären persönliche Interessen die Triebfeder der Anstrengungen.¹⁹ Solche Vorwürfe waren in der Presse erhoben worden.²⁰ Es dauerte aber ein ganzes Jahr, bis eine Einigung zustande kam. Am 21. Januar 1921 setzten sich schliesslich Vertreter beider Parteien an einen Tisch und einigten sich auf eine Verschmelzung der beiden anhängigen Konzessionsgesuche. Das Verhandlungsergebnis wurde von der Tramkommission und vom Gemeinderat gutgeheissen. Die beiden Ingenieure wurden in die Tramkommission aufgenommen und ihre bisherigen Bemühungen mit Fr. 1 700.– entschädigt. Für das Projekt selbst wurde ent-

schieden: “Die Bahn ist als ganzes, d. h. von Zürich über Kilchberg bis nach Thalwil, im Auge zu behalten, immerhin in dem Sinne, dass dadurch die eventuelle Inangriffnahme des ersten Teilstückes Wollishofen – Kilchberg weder erschwert noch verzögert werden darf. Alle weiteren Einzelheiten sollen der Tramkommission und dem Gemeinderat vorbehalten bleiben.”²¹ Dieser Kompromiss liess alle Möglichkeiten des weiteren Vorgehens offen.

4. Stellungnahmen

a) Die *Stadt Zürich* hatte das Konzessionsgesuch Jegher/Andreae sofort in zustimmendem Sinne behandelt, und zwar sowohl im Stadtrat²² wie im Rahmen des Bauamtes II:²³ Nach Vorliegen beider Projekte entschied sich der Stadtrat in seiner Sitzung vom 3. September 1919 klar: “Für den Entscheid der Frage, ob die Konzession an Andreae und Jegher oder an den Gemeinderat Kilchberg zuhanden dieser Gemeinde zu erteilen sei, ist ausschlaggebend, welches Projekt den Interessen einer grosszügigen Siedlungspolitik besser dient und welche Bewerber für eine baldige Ausführung des Unternehmens grössere

Eine weitere um 1920 entstandene Luftaufnahme von Walter Mittelholzer. Auch hier ist die spärliche Besiedlung des oberen Gemeindeteils ersichtlich.



Tramkommission Kilchberg b. Zch.



In der Sitzung vom 26. März 1919 wurde "einer Anregung von Aktuar Howald beigepflichtet, wonach derselbe ermächtigt ist, eine kleine Partie Briefbogen und Couverts mit entsprechendem Überdruck anzuschaffen". Damit wurde der halboffizielle Charakter der Tramkommission noch unterstrichen.

In der gleichen Sitzung wurde auch beschlossen, "zur Deckung einiger bereits erwachsener und voraussichtlich für die nächste Zukunft sich zeigender kleiner Ausgaben, bei der Gemeindebehörde für einen bescheidenen Kredit einzukommen."

Gewähr bieten."²⁴ Die Fragestellung allein zeigt schon, dass die Stadt dem Projekt Andreae/Jegher den Vorzug geben musste. Grosses Interesse seitens der Stadt schien auch "wegen der Frage einer allfälligen späteren Eingemeindung von Kilchberg und sodann wegen der Möglichkeit der Übertragung des Betriebes an die städtische Strassenbahn" bestanden zu haben. Die Eingemeindung wurde aber am 12. Mai 1929 mit grossem Mehr abgelehnt.

b) Die *Generaldirektion SBB* hat in ihrer Stellungnahme zum Gesuch den verkehrspolitischen Wert eines solchen Projektes klar herausgearbeitet. "Im Hinblick auf die lebhaften Wechselbeziehungen infolge der regen industriellen und gewerblichen Tätigkeit der Anwohner am linken Seeufer mit der Stadt Zürich und umgekehrt, ist das Streben nach mehrfachen und bequemen Verkehrsgelegenheiten begreiflich. Dazu kommt, dass gemäss den bestehenden topographischen Verhältnissen der betreffenden Ortschaften eine bauliche Ausdehnung derselben vornehmlich nur nach der Anhöhe hin möglich ist; auch

dürfte der Wohnungsbau gerade in dieser Gegend durch die prekären Wohnverhältnisse in der nahen Stadt Zürich gefördert werden. Die projektierte Trambahn kann sich den örtlichen Verhältnissen besser anpassen als das die bereits bestehende Normalbahn könnte."²⁵

Die technische Analyse der SBB lautete dagegen ungünstig. "Ab Stadtgrenze ist die so-

genannte alte Landstrasse absolut ungeeignet zur Aufnahme eines Tramgeleises. Die Strasse ist bald zu schmal, bald zu steil und schmiegt sich förmlich dem Terrain an."²⁶ Nach Vorlage beider Projekte wurde demjenigen der Gemeinde der Vorzug gegeben, weil insbesondere die Haltestelle beim C. F. Meyer-Haus in einer Geraden lag statt in einer scharfen Gegenkurve mit sehr engem Kurvenradius.²⁷ Bezüglich der Alten Landstrasse wird empfohlen: "Die ganze Linie ist auf eigenem Bahnkörper projektiert. Einzig auf einer ca. 300 m (Mönchhof – Sanatorium) langen Strecke, unter Umgehung des Sanatoriums, wird die Linie an die Landstrasse angelehnt. Es ist anzunehmen, dass auch diese kurze Strecke einen eigenen Bahnkörper erhalten wird."²⁸

Trotz der zu erwartenden Einbussen für die Bundesbahn im Abonnements- sowie namentlich im Sonntags- und Ausflugsverkehr und der damit verbundenen "Schädigung von Bundesbahninteressen", erhob die SBB keine Einwendung gegen eine Konzessionserteilung.²⁹

c) Selbst die *Transportsektion der Generalstabsabteilung* musste ihren Segen geben. Auf vorgedrucktem Formular hielt sie fest: "Nous n'avons à ce sujet aucune observation à présenter."³⁰

d) Der *Kanton Zürich* liess mit seiner Stellungnahme lange auf sich warten. Trotz verschiedenen Mahnungen liess er sich erst am 7. September 1922 vernehmen. Der Regierungsrat liess das Eidg. Eisenbahndepartement wissen, dass er glaube "empfehlen zu müssen, vorläufig für die Dauer von etwa drei Jahren von der Erteilung einer Konzession an den Gemeinderat Kilchberg Umgang zu nehmen".³¹ Begründet wurde dieser negative Entscheidung mit der bevorstehenden Elektrifizierung der SBB-Linie, die eine Verbesserung des Vorortsverkehrs zwischen Zürich und Thalwil erwarten liess.



Eines der ersten Autos in Kilchberg: Tapeziermeister Henry Nägeli am Steuer seines Personewagens an der Seestrasse. Die Aufnahme entstand 1904. Die Motorisierung war einer der Hauptgründe, weshalb schliesslich die Trambahn nicht gebaut wurde.

e) Das *Eidg. Eisenbahndepartement* machte sich diese Auffassung zu eigen und lud deshalb den Kilchberger Gemeinderat

ein, sich mit dieser Verschiebung um drei Jahre einverstanden zu erklären.³² Der Gemeinderat beharrte zwar auf seinem Standpunkt. Doch schien das Interesse an der ganzen Angelegenheit abgeflaut zu sein, denn in den Akten sind die Briefe unbeantwortet geblieben.

Der Wiedererwägungsantrag der Gemeinde Kilchberg vom 18. Oktober 1922 war aber insofern zukunftsweisend, als sich auch der Gemeinderat der ursprünglichen Argumentation der Ingenieure Jegher und Andrae anschloss, dass "es im Wesentlichen neues, hochligendes und von der SBB-Station weit entferntes Gebiet ist, das von der Trambahn erschlossen wird."³³ Eine wesentliche Differenz war damit beseitigt und gleichzeitig die Grundlage geschaffen für das spätere gemeindeeigene Projekt.



Mit dem Abflauen der Diskussion wurde auch die Tätigkeit der Tramkommission eingestellt. Sie wurde zwar nie offiziell aufgelöst, es wurden jedoch keine Sitzungen mehr abgehalten. Der pflichtbewusste Aktuar, Hans Howald, hat im Jahre 1927 seine fein säuberlich geordneten Akten dem Gemeindearchiv übergeben und damit viele Details der Nachwelt erhalten.³⁴

5. Das Projekt von 1927

Mit der Erarbeitung eines neuen Bebauungsplanes im Jahre 1927 wurde für die Trambahn eine neue Baulinie ausgeschieden. In der Diskussion um die Vorlage anlässlich der Gemeindeversammlung vom 18. Dezember 1927 wurde dem Trambahntrasse zwar keine Opposition gemacht, jedoch darauf hingewiesen, "dass die Zukunft dem Autobus reserviert bleiben werde."³⁵

Auch der neuen Linienführung des Trams lag ein Projekt von Gemeindeingenieur Arthur Bräm zugrunde. Anschlusspunkt an die Städtische Strassenbahn Zürich bildete wieder die Tram-

In den frühen zwanziger Jahren lief ein Wettbewerb für ein Gemeindehaus zwischen Mönchhofstrasse, Rebweg und Birkenweg. Im Hinblick auf die Diskussion um die Eingemeindung Kilchbergs wurde damals auf die Ausführung verzichtet.

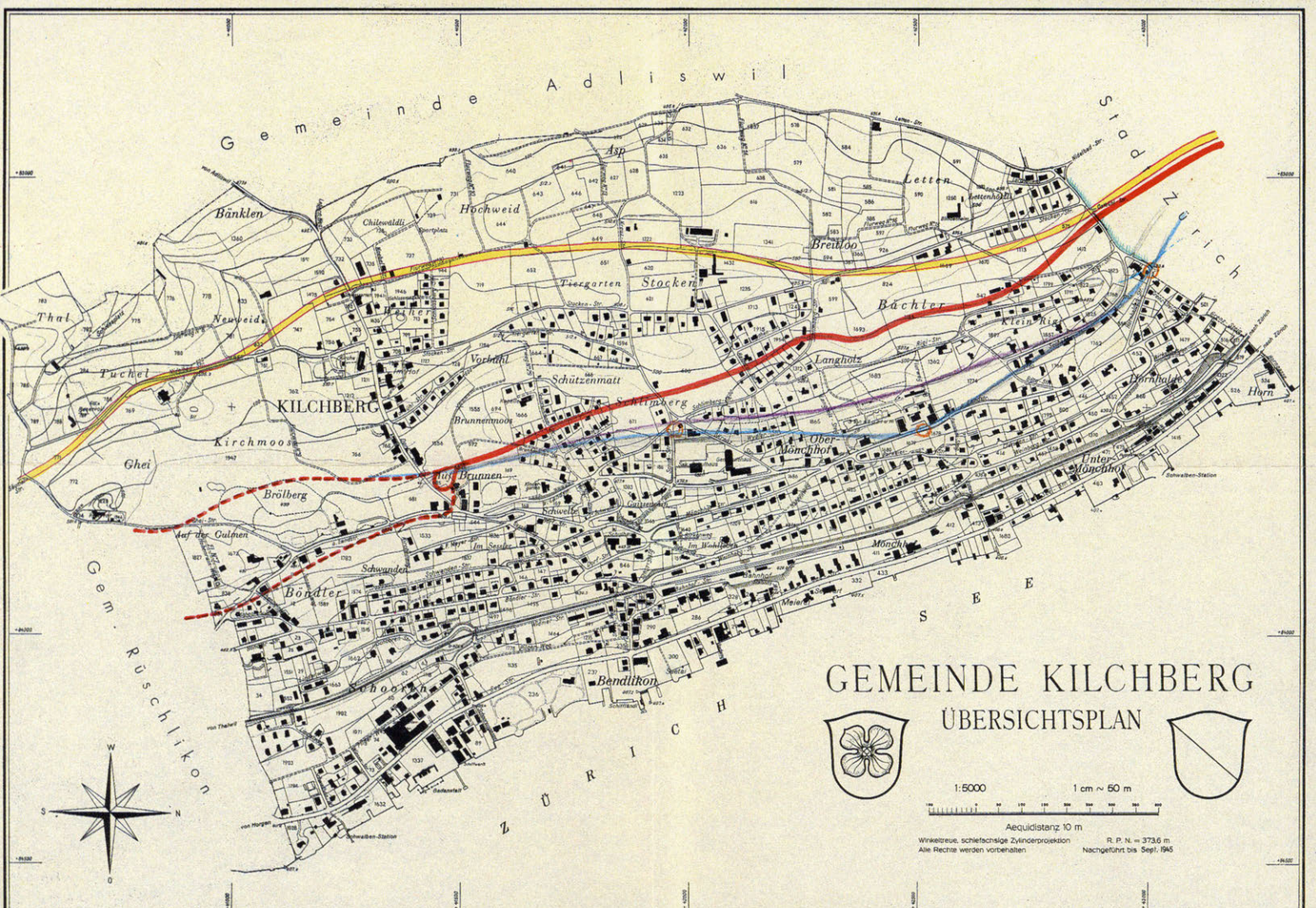
endstation Wollishofen. Ein detaillierter Plan 1:1000³⁶ zeigt die doppelspurige Linienführung: Über die heutige Stud-

ackerstrasse um die Ecke bei der Post Wollishofen-Kalchbühl in die Kalchbühlstrasse, die in einer Sackgasse endet, weiter querfeldein etwa zur Einmündung der Bächlerstrasse an die Stadtgrenze. Auf Kilchberger Boden hätte die Bahn in einem leichten Bogen Höhe gewinnen sollen, um dann über den

Dieser Plan diente Arthur Bräm im Juni 1948 als Vortragsunterlage bei der Begründung des Verzichts auf die im Bebauungsplan vorgesehene Überlandbahn.

Eingetragen sind:

- violett das Projekt Jegher/Andreae von 1919
- blau das Projekt der Tramkommission von 1919
- rot das Projekt Bräm von 1927
- gelb die geplante, aber auch nie ausgeführte Überlandstrasse



Gemeinde Adliswil

S t ä f a

Z ü r i c h

Gem. Rüschikon

GEMEINDE KILCHBERG

ÜBERSICHTSPLAN



1:5000

1 cm ~ 50 m

Aequidistanz 10 m

Winkeltreue, schiefachsige Zylinderprojektion

Alle Rechte vorbehalten

R. P. N. = 373.6 m

Nachgeführt bis Sept. 1945

Eichenweg und anschliessend zwischen den Häuserzeilen der Mythen- und Schlimbergstrasse hindurch quer durch das Areal der Gärtnerei Suter in die Drusbergstrasse zu münden und nach Durchquerung des Brunnenmooses in einer Kehrschleife zwischen Conradstift und der Liegenschaft Dorfstrasse 100 zu enden.

An dieser Baulinie wurde bis 1948 festgehalten.

Gestützt auf Unterlagen von Arthur Bräm beschloss der Gemeinderat noch am 14. April 1931 "Die Anforderungen des Stoss- und Ausflugsverkehrs von Zürich nach Kilchberg bedingen früher oder später die Erstellung einer doppelgleisigen Strassenbahn, selbst wenn vorgängig ein Autobusbetrieb eingerichtet werden sollte."³⁷

6. Das Ende der Tramidee

Die zunehmende Überbauung des Zimmerberggrückens machte die Freihaltung des vorgesehenen Trassees immer schwieriger. Mehrere Baugesuche mussten wegen des geplanten Trams abgelehnt werden. In den Jahren der Wirtschaftskrise sowie während des 2. Weltkrieges war es kaum möglich, die finanziellen Mittel zum Bau der Trambahn aufzubringen. Im gleichen Zeitraum wurde auch immer wieder die Forderung nach einer Autobus-

verbindung mit der Stadt laut. Diese Bestrebungen waren erfolgreich, und 1947 konnte die Buslinie Zürich/Bürkliplatz – Wollishofen – Kirche Kilchberg ihren Betrieb aufnehmen. Das Bedürfnis nach einer Tramverbindung trat damit klar in den Hintergrund. Der öffentliche Verkehr war durch die Einrichtung des Autobusbetriebes auch in den oberen Gemeindeteilen entscheidend verbessert worden. Auch die Zunahme des privaten Motorfahrzeugverkehrs hatte das Bedürfnis der Bevölkerung nach öffentlichen Verkehrsmitteln verringert.

Die kantonale Baudirektion zeigte kein Interesse mehr an der Trambahn³⁸, und sowohl Rüschlikon wie Thalwil hatten diese in ihren Bebauungsplänen in keiner Weise berücksichtigt. Es bedurfte also lediglich eines konkreten Anlasses, um die Idee endgültig zu begraben.

Diesen Anlass bot schliesslich ein Baugesuch von Baumeister Hans Aeberli. Er wollte eine Restparzelle überbauen, wofür er 1937 wegen des Überlandbahn-Projektes keine Bewilligung erhalten hatte. In einem Schreiben vom 12. Februar 1948 bat er ausdrücklich um Unterstützung, "um die Ungültigkeit des Überlandbahn-Projektes zu erwirken".³⁹ Die notwendigen Schritte wurden eingeleitet und der Antrag der Gemeindeversammlung vom 30. Juni 1948 vorgelegt. Im Protokoll heisst es lakonisch: "Hierauf genehmigte die Gemeindeversammlung stillschweigend den Antrag auf Aufhebung des Überlandbahntrassees im Bebauungsplan."⁴⁰

7. Ein Tram nach Kilchberg?

Kaum jemand erinnert sich heute noch an diese Pläne. Die Idee ist vielleicht noch vorstellbar, die Linienführung kaum. Blaue Wagen der VBZ, die sich quietschend zwischen Conradstift und C. F. Meyer-Haus um die Ecke zwängen, um sich dann auf einer gewaltigen Stützmauer oberhalb der Schwandenwiese Rüschlikon zuzuwenden, durchschnittene Wohnquartiere im Bächler, im Schlimberg, in der Schützenmatt, im Brunnenmoos und in der Freihaltezone Brölberg, all diese Ideen entspringen einem anderen Zeitgeist. Diese Vorstellungen der zwanziger Jahre haben einer gewissen Selbstbeschränkung Platz gemacht; sie verdienen es aber dennoch, hier dargestellt zu werden. Den damaligen Planern gebührt für ihren Zukunftsglauben eine gewisse Hochachtung. Sie haben klar erkannt, dass ein Verkehrsprojekt ein Vorreiter späterer Besiedlung ist. Das Tram wurde nicht gebaut, die Erschliessung des oberen Dorfteils ist trotzdem erfolgt. Die Sozialstruktur der Kilchberger Bevölkerung war eher einer Entwicklung des individuellen Verkehrs förderlich.



Dieser moderne Motorwagen (Ce 2/2) der Städtischen Strassenbahn wurde 1919 gebaut und wäre wohl auch auf der Strecke nach Kilchberg zum Einsatz gekommen.

Der Autobus bildete eine Art Kompromiss zwischen einem Massenverkehrsmittel und der rein individuellen Bewältigung des Bedürfnisses nach Mobilität.

Dank

Beim Zusammentragen der Unterlagen leisteten die Herren Urs Nägeli vom Gemeindearchiv Kilchberg und Roman G. Schönbauer vom Stadtarchiv Zürich unschätzbare Hilfe. Frau Regula Zweifel-Wildberger und Herr Paul Waldburger haben das Manuskript durchgesehen. Allen sei für ihre wertvolle Mitarbeit bestens gedankt.

Quellennachweis

- BAR Bundesarchiv
KGAr Kilchberger Gemeindearchiv
ZSAr Stadtarchiv der Stadt Zürich
- 1 KGAr Dossier Tram 24 g
Tramway Zürich – Kilchberg
Protokolle der Tramkommission, 11. 2. 1918 – 4. 2. 1921
- 2 KGAr Dossier Tram 24 g, Korrespondenzen 1918/21
15. 2. 1918, Schreiben Tramkommission an
Direktion Städtische Strassenbahn
- 3 BAR VED 20 Band 593 Dossier 2
Konzessionsgesuch für eine Trambahn Zürich – Kilch-
berg – Thalwil vom 15. 3. 1919 durch Andreae und Jegher
- 4 ebenda
- 5 KGAr Dossier Tram 24 g
Trambahn Zürich – Kilchberg – Thalwil
Situationsplan 1 : 25 000
- 6 KGAr Archiv des Bauamtes, Dossier Trambahn
Vortragsunterlage A. Bräm vom 21./22. 6. 1948
- 7 KGAr Dossier Tram 24 g
Tramway ...
- 8 ebenda
- 9 Anzeiger des Bezirkes Horgen, 9. und 14. 5. 1919
- 10 BAR VED 20 Band 593 Dossier 1
Brief Jegher an Winkler vom 17. 3. 1919
- 11 BAR VED 20 Band 593 Dossier 1
Abschrift Brief Winkler an Jegher vom 18. 3. 1919
- 12 KGAr Dossier Tram 24 g
Tramway ...
- 13 KGAr Dossier Tram 24 g
Konzessionsgesuch für eine Elektr. Trambahn
Zürich – Kilchberg – Thalwil vom 26. 6. 1919
- 14 KGAr Dossier Tram 24 g
Tramway ...
- 15 BAR VED 20 Band 593 Dossier 1
Brief Jegher an Winkler vom 17. 3. 1919
- 16 KGAr Dossier Tram 24 g
Tramway ...
eingelegt: Protokoll über die Konferenz vom 24. 1. 1921
betr. Verschmelzung der zwei anhängigen Konzessionsgesuche
- 17 BAR VED 20 Band 593 Dossier 1 und 2
Auf die technischen Details wird hier nicht eingegangen.
Interessenten finden eine Menge von Angaben in den
technischen Analysen der SBB.
- 18 ebenda Brief Jegher und Andreae an Kantonsingenieur Keller,
Zürich, vom 16. 12. 1919
- 19 ebenda
- 20 Anzeiger des Bezirkes Horgen vom 9. 5. 1919
- 21 KGAr Gemeinderatsprotokolle, Sitzung vom 1. 3. 1921,
Traktandum 163
- 22 ZSAr Protokolle der Stadtratssitzungen,
17. Juli 1919, Traktandum 1400
- 23 ZSAr Abt. V Ga 14, Protokoll des Bauvorstandes II
der Stadt Zürich 1919, Sitzung vom 30. 4. 1919
Abt. V GA 16, Protokoll der Strassenbahnkommission
Sitzung vom 30. 4. 1919
- 24 ZSAr Protokolle der Stadtratssitzungen
9. 9. 1919, Traktandum 1709
- 25 BAR VED 20 Band 593 Dossier 1
Brief Präsident Generaldirektion SBB an das
schweiz. Post- & Eisenbahndepartement vom 26. 4. 1919
- 26 ebenda Bericht Kreisdirektion Zürich an die Bausektion SBB
vom 25. 3. 1919
- 27 ebenda Bericht Kreisdirektion Zürich an die Bausektion SBB
vom 3. 8. 1919

- 28 ebenda
 29 siehe 25
 30 ebenda Chef du service des Transports, Service de l'Etat-Major
 Général an Département des Postes et des Chemins
 de fer vom 30. 6. 1919, Kontrollnummer 13323
 VED 20 Band 593 Dossier 2
 idem an idem vom 18. 3. 1919, Kontrollnummer 13176
 VED 20 Band 593 Dossier 1
 31 BAr Regierungsrat des Kantons Zürich an das eidgenössische
 Eisenbahndepartement vom 7.9.1922
 KGAr Dossier Tram 24 g
 Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 7. 9. 1922
 Traktandum 2281
 32 KGAr Dossier Tram 24 g
 Sekretär des eidg. Eisenbahndepartements an den
 Gemeinderat von Kilchberg vom 12. 9. 1922
 33 ebenda Gemeinderat Kilchberg an Schweiz. Post- und
 Eisenbahndepartement vom 18. 10. 1922
 34 ebenda Tramway ...
 eingelegt Brief Hans Howald an Gemeinderatskanzlei
 vom 28. 9. 1927
 35 KGAr IV B 5 d 7, Gemeindeversammlungsprotokolle 1926 – 1930,
 Aktum, den 18. 12. 1927, Traktandum 39 (Seite 102)
 36 KGAr Archiv des Bauamtes, Dossier Trambahn
 Proj. Strassenbahnlinie durch die Kalchbühlstr.
 Wollishofen – Kilchberg, Städt. Strassenbahn Zürich,
 Zeichnung No. 3223 vom 27. 3. 1931
 37 KGAr Dossier Tram 24 g
 Brief Gemeindeingenieur an Gemeindepräsident vom
 7. 4. 1931 und Beschluss des Gemeinderates vom 14. 4. 1931
 38 KGAr Archiv des Bauamtes, Dossier Trambahn
 Gesamte Korrespondenz mit allen Beteiligten
 39 KGAr Dossier Tram 24 g, Überlandbahnprojekt

- Brief Hans Aeberli an Gemeindeingenieur Bräm vom
 12. 2. 1948
 40 KGAr IV B 5 d 9
 Gemeindeversammlungs-Protokolle 1944–52
 Sitzung vom 30. 6. 1948, Seite 291

Bildnachweis

	Seite
KGAr Dossier Tram 24g, Umschlagseite Tramway ...	2
Swissair Foto AG: Bild 2115	3
KGAr Archiv des Bauamtes, Dossier Trambahn	5
KGAr Dossier Tram 24g, Akten Tramkommission	7
BAr VED 20, Band 593, Dossier 2	8
KGAr Dossier Tram 24g, Tramway ...	9
KGAr Archiv des Bauamtes, Dossier Trambahn	10/11
Swissair Foto AG: Bild 1825	13
KGAr Dossier Tram 24g, Tramway ...	14
Ortsgeschichtliche Sammlung Kilchberg	15
KGAr Archiv des Bauamtes, Wettbewerbsunterlagen Neubau Gemeindehaus	16
KGAr Archiv des Bauamtes, Dossier Trambahn	17
Postkarte des Vereins Tram-Museum, Zürich	19

Druck

VODAG Voegeli Druck AG, alte Landstrasse 4, 8802 Kilchberg

