

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort	2
Einleitung	3
Kurzchronik	4
Das Zürcher Oberland ohne öffentliche Verkehrsmittel	5
Die Postkutsche 1836–1906	5
Der Autobusbetrieb 1905–1912	6
Die verschiedenen «Forchbahn»-Vorläuferprojekte	8
Die Forchbahn	10
75 Jahre Forchbahn im «Rückspiegel»	15
Die Bahnanlagen	40
Im Spiegel der Presse	45
Planung für 1988–2000	48
Gedanken, Projekte und Pläne über Streckenänderungen	53
Das Rollmaterial	56
Anekdoten	92
Literaturverzeichnis	94

© Ernst B. Leutwiler, Verlag, CH-8033 Zürich, 1987

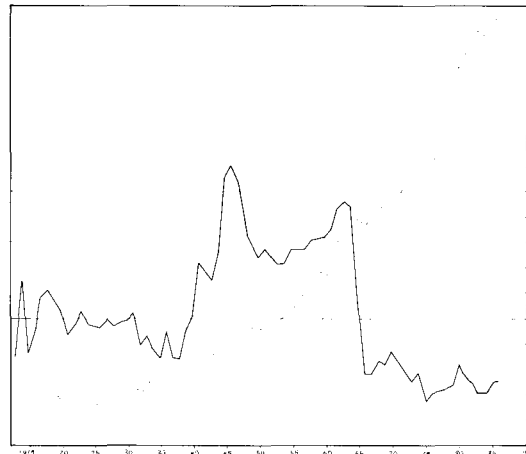
Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe, vorbehalten.

Dank der grosszügigen Spende eines ungenannt sein wollenden Privatmannes beinhaltet dieser Band ausnahmsweise einige Farbseiten.

Gedruckt in der Schweiz bei Fotorotar AG, 8132 Egg/ZH

Gebunden in der Schweiz bei Buchbinderei Burkhardt AG, 8617 Mönchaltorf/ZH

ISBN 3906681 04 1



Vorwort

Die Entwicklung der Forchbahn seit der Inbetriebnahme im Herbst 1912 bis heute ist aus einem Diagramm abzulesen.

Die Gründer strebten einen Anschluss der Forchegend an die Stadt Zürich an. Im Vordergrund stand ganz eindeutig, den Güter- und Viehtransport von und zur Stadt zu gewährleisten. Während mehr als 50 Jahren lag das Schwergewicht der Transportleistungen auf diesem Sektor. Die Entwicklung der Forchegend als Wohngebiet brachte ab 1960 einen gewaltigen Umschwung, die «Transportbahn» wurde durch die «Fahrgastbahn» abgelöst.

Mit dem Einsetzen dieser Entwicklung stiegen die Anforderungen an die Bahn in bezug auf Fahrdichte und Fahrkomfort gewaltig an. Die Gleisanlagen wurden schrittweise in 14 Jahren von der Strasse weg auf ein eigenes Trasse verlegt, die Strassenbahn wurde nun zur Forchbahn. 1970 fehlte aber immer noch das Kernstück, die Dorfdurchfahrt von Zumikon. Viel wurde dazu projektiert und diskutiert, ein Ergebnis blieb zunächst aus. Erst ein klares Projekt mit einer Tunnelösung schaffte mit der Krediterteilung durch die Gemeindeversammlung Zumikon im Dezember 1971 die Voraussetzungen für die Dorfdurchfahrt und – was ebenso bedeutend war – die Weiterentwicklung zur Vorortsbahn. Die Frequenzentwicklung ab der Tunnelöffnung 1976 und dem Doppelspurausbau Zollikerberg–Waltikon zeigte die Richtigkeit der getroffenen Lösung. Sie zeigt aber auch die Grundsätze auf, mit denen der öffentliche Verkehr nachhaltig gefördert werden kann:

- Sicherheit des Betriebes,
- Dichte Zugfolgen,
- Taktfahrplan,
- Angemessener Fahrkomfort.

Im Rückblick auf die 75 Jahre Forchbahn darf festgehalten werden, dass

- der Mut der Gründer,
- der Durchhaltewillen der Bevölkerung,
- die Einsatzbereitschaft aller Beteiligten beim Weiterausbau

eine vorbildliche Vorortsbahn geschaffen haben. Wenn der nächste Schritt in der Weiterentwicklung mit der Erhöhung der Fahrzeugkapazität und dem Ausbau des Unterhaltsdienstes im gleichen Sinn und Geist erfolgt, wird die Forchbahn das bisher Erreichte bewahren und eine sich stets verbessernde Bahn bleiben.

Max Walt, Zumikon
Verwaltungsrat von 1970 bis 1986

1

Diagramm der Verkehrsentwicklung 1912–1986 (rot: Zugspassagiere in Mio, blau: Abonnementsanteil in %, schwarz: Gütermenge in 1000 t)