Tram und Bus in Affoltern

1903–2018
Projekte und Realitäten

Walter Aeberli

Herausgegeben vom Quartierverein Zürich Affoltern

Impressum

1. Auflage 2018
Layout Heidi Egger

Dank
Herzlich bedanken möchte ich mich für die Beiträge von Pia Meier zur neusten Geschichte der Tram- und Busprojekte, über die sie sich als Mitglied der «Kerngruppe (Quartierentwicklungsgruppe) Affoltern» bestens auskennt. Auch zum ersten Textentwurf hat Pia Meier nach kritischer Lektüre wertvolle Ergänzungsvorschläge geliefert. Einen besonderen Dank verdient Ruedi Ebeling vom Gemeindemuseum Regensdorf, von dem nicht nur Fotos aus Regensdorf und dem dortigen Museum stammen, sondern auch Informationen über das frühe dortige Verkehrswesen. Selbstverständlich wären zahlreiche Informationen und Fotos ohne das verantwortungsbewusste Wirken der Mitarbeiter zahlreicher Archive gar nicht mehr greifbar gewesen.

Vorwort

Liebe Affoltemerinnen und Affoltemer
Liebe Leserinnen und Leser

Wussten Sie, dass das erste Tram für Affoltern bereits 1903 vorgesehen war? Und dieses sollte sogar bis Regensdorf fahren. Ein Tram von Regensdorf über Affoltern in die City ist auch heute noch ein Wunsch vieler Quartierbewohnerinnen und -bewohner, der aber vorläufig nicht in Erfüllung geht. Doch ein Tram vom Holzerhurd über den Bucheggplatz in die City soll ab 2027 fahren. Das Bedürfnis ist ausgewiesen. Heute hat Affoltern nicht mehr 2000 Einwohner wie 1910, sondern mit 26 000 mehr als eine Verzehnfachung. Die Verantwortlichen sehen keine andere Möglichkeit mehr, so viele Menschen zu transportieren, als mit einem Tram. Zwar wurden verschiedene Buslinien in den letzten Jahren ausgebaut. Doch ihre Kapazität genügt längst nicht mehr. Vor allem die Busse der Linie 32 sind zu Stosszeiten überfüllt. Und sie stehen immer wieder im Stau. Weil die Bevölkerung noch weiter wachsen wird, macht eine Tramverbindung zusätzlich Sinn.
Die Geschichte von Tram und Bus in Affoltern zeigt aber auch, dass eine Weiterentwicklung nicht möglich ist ohne Menschen, die Visionen entwickeln. Ein Beispiel ist der Fabrikant Georg Kempf. Von ihm mehr in dieser Broschüre.
Ein Grund dafür, dass es trotz vielen Ideen zahlreiche Planungsleichen gab, waren häufig fehlende finanzielle Mittel. Dies könnte auch heute für weitere Verzögerungen beim Tram Affoltern sorgen.
Der Quartierverein Affoltern dankt Walter Aeberli für seine minutiöse und umfassende Arbeit. Er hat monatelang Unterlagen studiert. Entstanden ist eine spannende Broschüre über ein Thema, das vielen Quartierbewohnerinnen und -bewohnern bisher nicht bekannt sein dürfte.

Pia Meier
Präsidentin
Quartierverein Zürich Affoltern

Umschlagbilder:
Oben: Foto air-view Schumacher, Luzern
Unten: Panorama von Affoltern im Jahr 1918: Links das Industriegebiet und am rechten Rand das Schulhaus Riedenhalde von 1902 mit seiner Turnhalle. Quelle: BAZ.

Quartierverein
Zürich-Affoltern

Inhaltsverzeichnis

Nur die **fett geschriebenen** Projekte sind Realität geworden.

4 Übersicht über die 19 Projekte und Betriebe
5 **Die Gemeinde Affoltern bei Zürich im Jahr 1910**
7 **Verbindungen in die Umgebung**
9 1903: Das erste Projekt einer Strassenbahn Oerlikon–Affoltern–Regensdorf
11 1905: Bus-Probebetrieb Regensdorf-Milchbuck
12 1909–1916: Das zweite Projekt einer Strassenbahnlinie Oerlikon–Affoltern
13 **1910–1914: Die Busverbindung von Affoltern zum Milchbuck**
17 Zurück zum Strassenbahnprojekt von 1909
18 Ein dauerndes Problem: die Finanzen der Gemeinde Affoltern
19 Was Affoltern damals auch beschäftigte: Die Eingemeindung
20 1924: Die Finanzierung einer Strassenbahn-Aktiengesellschaft scheitert
22 **1925: Endlich fährt wieder ein Bus zum Milchbuck**
23 Jahreswende 1925/1926: Ein Störmanöver der ZOeS
24 Guido Meyer (1875–1932), Direktor der ZOeS
25 1926: Verlängerung der Konzession für Frei & Schwarber
26 1926: Eine neu projektierte ZOeS-Buslinie soll nach Affoltern führen
27 1928: Kritik an Fritz Freis Expansionsbestrebungen
28 1928: Eine kurzlebige Idee: die Strassenbahn Neuaffoltern – Oerlikon
29 Ab 1930: Hektik vor der Eröffnung der städtischen Buslinie
32 Georg Kempf (1895–1961)
33 **16. September 1932: Der städtische Bus nach Affoltern und Regensdorf**
35 **Im Furttal entwickelt sich aus Freis Buslinie ein Netz**
36 1946–1950: Das erste Strassenbahnprojekt in der oberen Wehntalerstrasse
38 **Ab 1950: Buslinien von Affoltern zum Bucheggplatz und ins Stadtzentrum**
39 Ein Vorschlag von Leibbrand und Kremer
40 **Nach 1955: Der weitere Ausbau des Busnetzes im Quartier Affoltern**
42 **Nach 2004: Grosses Bevölkerungswachstum**
44 **Die Haltestelle Glaubtenstrasse im Wandel der Zeit**
46 Absehbar: eine, ja sogar zwei Tramlinien nach Affoltern
48 **Und die Bahn?**
49 Tabelle: Buslinien in Affoltern und Umgebung
51 Quellen

Übersicht

Der öffentliche Verkehr im Zürcher Stadtquartier Affoltern präsentiert sich heute – abgesehen von der S-Bahn-Linie – als ein relativ dichtes Netz von Buslinien. Dieses hat sich im Lauf der letzten acht Jahrzehnte sukzessive entwickelt. Dies wird im Folgenden beschrieben.

Und wenn heute sogar Affolterns Anbindung mit zwei Tramlinien ans städtische Strassenbahnnetz diskutiert wird, schliesst sich damit ein Kreis zurück zum allerersten Tramprojekt von 1903, als eine Strassenbahn von Oerlikon via Affoltern nach Regensdorf vorgeschlagen wurde. Dazwischen liegen zahlreiche Bus- und Tram-Projekte, von denen leider die wenigsten Realität geworden sind:

[1] 1903–1905: Strassenbahn-Projekt Oerlikon–Affoltern–Regensdorf (ZOeS)

[2] 1905: Bus-Probebetrieb Regensdorf–Milchbuck (Schweizerische Automobil-Betriebsgesellschaft)

[3] 1909–1916: Projekt einer Strassenbahnlinie Oerlikon–Affoltern

[4] 1910–1914: Busbetrieb (Regensdorf–)Affoltern–Milchbuck
(Initiant: J. Egli, später: «AG. Automobil-Unternehmung Affoltern b. Zch.»)

[5] 1923–1926: Projekt einer Strassenbahnlinie Affoltern–Oerlikon

[6] 1925–1932: Busbetrieb Affoltern–Birchplatz–Milchbuck (Frei & Schwarber, später Fritz Frei)

[7] 1925: probeweiser Busbetrieb Oerlikon–Affoltern (ZOeS)

[8] 1926–1927: Projekt eines Busbetriebs Oerlikon–Affoltern–Regensdorf (ZOeS)

[9] 1929–1932: Busbetrieb Affoltern–Regensdorf (Fritz Frei)

[10] 1928: Projekt einer Strassenbahnlinie Oerlikon–Neuaffoltern (ZOeS)

[11] 1930: Idee eines Busbetriebs Regensdorf–Dielsdorf

[12] 1931 bis heute: Tram- und Busbetrieb durch die Stadt Zürich
(Städtische Strassenbahn Zürich StStZ, später: VBZ)

[13] 1932–1947–…: Überland-Kraftwagenbetrieb Affoltern–Regensdorf (bis 1947: StStZ)

[14] 1946–1950: Projekt einer Strassenbahn in der Wehntalerstrasse
(von der Hofwiesenstrasse bis zur Furttalstrasse)

[15] 1950: Busbetrieb Bucheggplatz–Affoltern als Verlängerung der Buslinie M ab Schwamendingen

[16] 1952: Direktkurse ab Affoltern zum Hauptbahnhof zu Spitzenzeiten

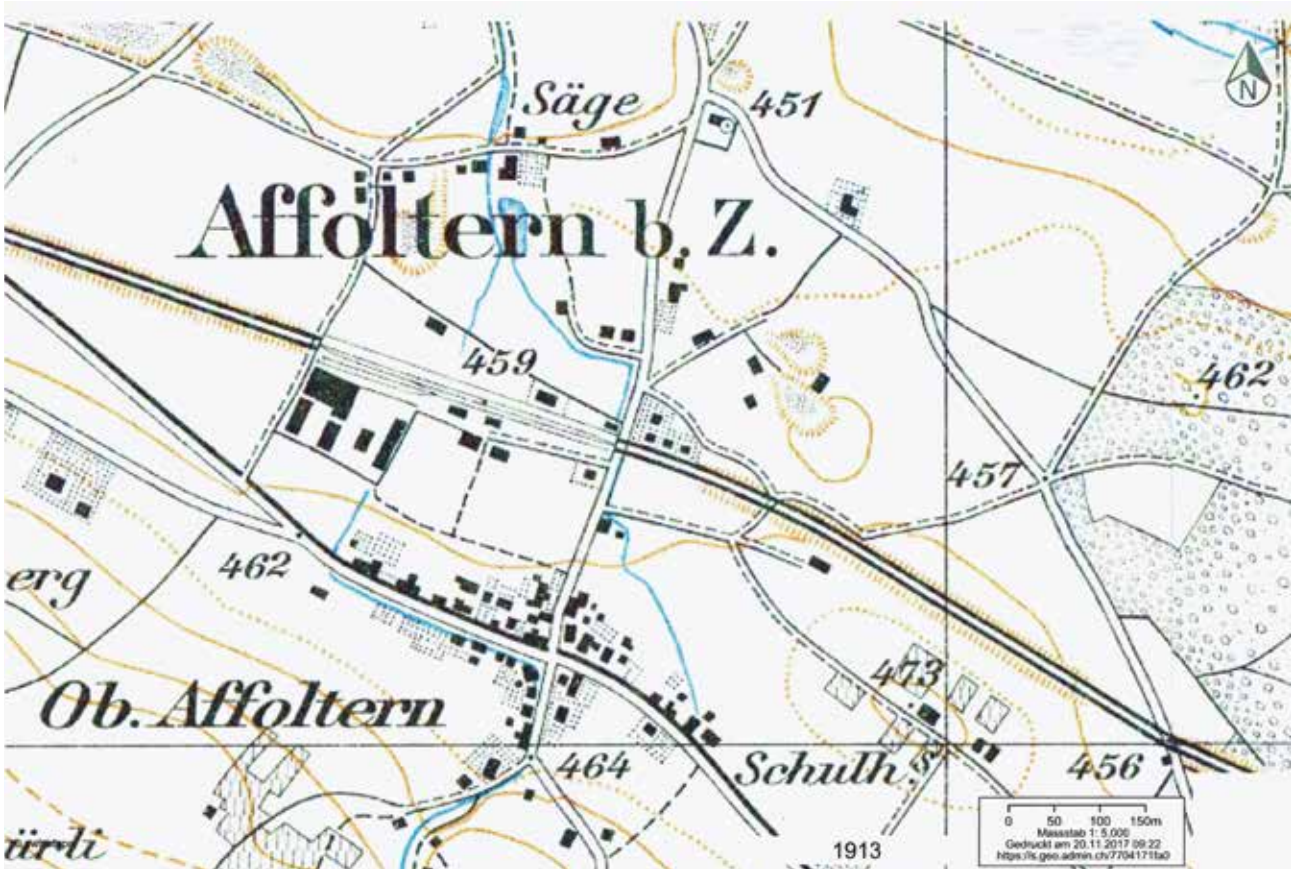
[17] 1955: Empfehlung der Experten Kremer/Leibbrand: eine Trolleybuslinie Affoltern–Burgwies

[18] 1955 bis heute: Busbetrieb Affoltern–Bucheggplatz (VBZ)

[19] 2012–2018: Projekte für die Tramlinien Affoltern–Bucheggplatz und Affoltern–Stettbach (VBZ)

Als Hindernis hat sich in den meisten Fällen die Finanzierung und Rentabilität eines Projekts herausgestellt. Von technischen Problemen war selten die Rede. Affoltern bei Zürich war nämlich vor der Eingemeindung im Jahr 1934 eine arg finanzschwache Gemeinde; daher sind ihren Finanzen und der Eingemeindung zwei spezielle Kapitel gewidmet.

Unter den Persönlichkeiten, die sich diesen Problemen entgegenstemmten, sind für die Zeit um 1910 vor allem Pfarrer Max Schinz zu nennen, der damals im Gemeindeleben vielseitig engagiert war, und später Fabrikant Georg Kempf, der um 1930 den Anschluss Affolterns ans städtische Bus- und Tramnetz tatkräftig vorantrieb. Dem Letzteren ist ein Kapitel gewidmet.



1913: Affoltern bei Zürich auf der Siegfriedkarte 1:25 000. *Quelle: Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft*

Die Gemeinde Affoltern bei Zürich im Jahr 1910

Als «Wohnquartier der Industriearbeiter» charakterisiert Emil Spillmann die damals noch selbständige Gemeinde in seiner Chronik «Affoltern – seine Geschichte». Dieser sind auch die folgenden Merkmale entnommen: Affoltern zählte damals 2044 Einwohner; jährlich kamen knapp 2 % dazu. Darunter waren viele Kinder; 40 % der Einwohner waren noch nicht 15 Jahre alt. Kein Wunder also, dass mehr als die Hälfte der Steuereinnahmen fürs Schulwesen auszugeben waren: Sechs Primar- und ein Sekundarlehrer unterrichteten im Schulhaus, das im Jahr 1902 auf dem Riedenhalden-Hügel gebaut worden war. Zu diesen zählte der rührige Karl Schumacher, der auch als Organist, Leiter des Kirchenchors, Chronist und im Samariterverein wirkte und zahlreiche Zeichnungen von Affoltemer Häusern und Winkeln hinterlassen hat. Ihm zu Ehren ist heute der Schumacherweg benannt, der von der Glaubtenstrasse abzweigt.

Von den über 800 erwerbstätigen Affoltemern waren mehr als die Hälfte in Industriebetrieben beschäftigt und ein Fünftel in der Landwirtschaft oder in Gärtnereien; in den Letzteren war ein Wochenlohn von etwa 8 Franken die Regel. Mehr als ein Viertel aller Erwerbstätigen hatte seinen Arbeitsplatz in Oerlikon und knapp ein Fünftel in der Stadt Zürich.

Präsident des siebenköpfigen Gemeinderats war Rudolf Weber. Der Ansatz für die Affoltemer Gemeindesteuer war einer der höchsten im ganzen Kanton Zürich: 15 %. Und trotzdem reichte der jährliche Steuerertrag von rund 30 000 Franken nicht, um die Gemeinde vor Schulden zu bewahren.

Das Restaurant Schlössli an der Käferholzstrasse war wegen der Aussicht ein beliebter Ausflugsort. Der dahinter befindliche Schiessplatz Althoos war als 300-m-Schiessstand von 1900 bis 1919 in Betrieb. *Quelle: BAZ*

Um 1910: Kinder auf dem Affoltemer Dorfplatz mit Gasthof «Löwen», Linde, Brunnen und Dorfbach. Quelle: BAZ

Eissäger auf dem Katzensee. Rechts im Hintergrund mit dem Schrägaufzug: der heute noch bestehende Eiskeller. Quelle: BAZ

80 % der Affoltemer gehörten zur reformierten Kirche, die seit 1889 vom vielseitig tätigen Pfarrer Dr. Max Schinz betreut wurde; dieser war auch in der Schul- und in der Kirchenpflege tätig und wirkte als Privatdozent für Philosophie an der Universität Zürich. Die Katholiken waren nach Oerlikon kirchengenössig.

Der «Löwen» am Dorfplatz war bei weitem nicht das einzige Restaurant: Es gab am selben Platz noch die «Metzgerhalle» und einige Meter stadtauswärts die «Schmidte» (ab 1925: «Krone»). Im Einfang standen der «Frieden» und die (ursprüngliche) «Krone» mit ihrer Schnapsbrennerei; bei der Einmündung der Glaubtenstrasse stand die «Waldegg». Dazu kamen der «Hirschen» in Neuaffoltern, das Aussichtsrestaurant «Schlössli» im Althoos und die «Linde» im Unterdorf.

Abgesehen vom örtlichen Gewerbe (Bäcker, Schreiner, Schmied, Wagner, Dachdecker, Gärtnerei) und einem Baugeschäft befanden sich beim Bahnhof mehrere Industriebetriebe: das grosse Benzin- und Petroleumlager von Jules Kuhn & Cie., die Zuckersägerei Bachmann (Herstellung von Würfelzucker) und die Dachpappenfabrik von Carl Schmidt & Co, deren Prokurist Hugo Süssmann auch die Landwirtschaftliche Genossenschaft Affoltern bei Zürich verwaltete. Diese Genossenschaft betrieb ebenfalls den Laden am Dorfplatz. Dazu kamen Salomon Baumanns Holzwollefabrikation in der «Säge» zwischen Ober- und Unteraffoltern sowie mehrere Fuhrhaltereien zur Ausbeutung der zahlreichen Kiesgruben in der Umgebung.

Das Postbureau verfügte über einen Telefonanschluss und besorgte auch den Telegrafendienst. Im Telefonbuch standen elf weitere Telefonabonnenten, darunter die drei Firmen Bachmann, Kuhn und Schmidt sowie die Restaurants zum Löwen, zur Krone und zum Schlössli sowie der «Hirschen».

Für ein reges Vereinsleben sorgten der Töchterchor, der Sängerbund Affoltern, der Turnverein, der Gemeinnützige Frauenverein, der Blaukreuz-Verein sowie der Schützenverein Affoltern bei Zürich, der mit anderen Schiessvereinen die Schiessanlage Althoos der Gemeinde Oerlikon benützte.

Der Holderbach war noch nicht eingedolt, sondern verlief von der grossen Linde am Dorfplatz aus vorerst westwärts entlang der Wehntalerstrasse am Restaurant Schmidte und an der Schmiede Ita vorbei. Erst nach dem letzten Bauernhaus verlief sein Bett nordwärts Richtung Mühleweiher.

In zwei Eislagerhallen am Katzensee wurden die im Winter aus dem Katzensee gesägten Eisplatten zwischengelagert bis zur Auslieferung im Sommer an Bier-Restaurants in der Umgebung. Aber in der warmen Jahreszeit bescherten vor allem die Badegäste mit ihren lockeren Sitten dem Affoltemer Gemeinderat manchen Antrag betreffend vermehrte Polizeiaufsicht. Der umweltbewusste Eigentümer des Katzenseegebiets, Franz Josef Weck, machte sich deswegen grosse Sorgen um die Vielfalt der Flora rund um den Katzensee. Aber erst ums Jahr 1915 wurde der Katzenbach begradigt und tiefer gelegt, damit das weitläufige Sumpfgebiet gegen Katzenrüti hin besser nutzbar wurde.

Der Bahnhof Affoltern vor 1909: Das ursprünglich eingeschossige Holzgebäude wurde schon 1880 aufgestockt und im Jahr 1909 linksseitig mit einem Wartsaal ergänzt. *Quelle: BAZ*

Verbindungen in die Umgebung

Die Bahnlinie im Furttal wurde von der Nationalbahn erbaut und im Oktober 1877 in Betrieb genommen. Die Nordostbahn kaufte sie drei Jahre später aus der Konkursmasse der Nationalbahn und betrieb sie in gleicher Weise weiter, nämlich bis kurz vor der Jahrhundertwende mit drei Zugspaaren pro Tag. Nachdem im Jahr 1902 die soeben gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen die Nordostbahn übernommen hatten, fuhren werktags fünf und sonntags vier Zugspaare. Im Jahr 1910 bedienten bereits sechs Zugspaare mit Wagen 2. und 3. Klasse täglich die Strecke von Wettingen bis Oerlikon. Sie fuhren ab Affoltern um 5.42, 7.31, 9.47, 13.31, 18.04 und 20.09 Uhr nach Oerlikon, wo man für die Weiterfahrt zum Zürcher Hauptbahnhof umzusteigen hatte. Bis Oerlikon dauerte die Fahrt gute 10 Minuten. Dank der im Jahr 1909 in Betrieb genommenen Verbindungskurve um den Seebacher «Kosakenhügel» herum brauchten die Lokomotiven im dortigen Bahnhof nicht mehr ans andere Zugsende umgestellt zu werden, bevor sie den Zug gegen Kloten hin zu einer Spitzkehre hinausschoben. Ein Retourbillet 3. Klasse von Affoltern nach Oerlikon kostete 45 Rappen.

1. Okt. 1910. **Wettingen-Oerlikon-Zürich Wettingen.** 138

km	(Kreis III)		2211	2213	2215	2219	2225	2227	2229	
			2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	
—	*Baden* . .	ab	—	*650*	*820*	*1210*	*522*	*625*	—	—
—	**Wettingen**	ab	508	700	912	1255	522	630	738	—
4	Würenlos . .	-	516	708	920	103	540	638	746	—
7	Otelfingen . .	-	521	713	925	109	545	643	751	—
10	Buchs-Dällikon	-	528	719	933	116	551	649	757	—
14	Regensdorf-Watt	-	535	725	940	123	558	an	803	—
17	Affoltern b/Zürich	-	542	731	947	131	604		809	—
20	Seebach . . .	-	549	737	956	141	613		815	—
22	**Oerlikon** .	an	552	740	1000	144	616		818	—
—	*Oerlikon* .	ab	*557*	*744*	♦*1006*	*1019*	*147*	*619*	*821*	—
—	*Zürich* . .	an	*606*	*753*	♦*1017*	*1026*	*156*	*628*	*830*	—

Werktags. Nur an Werktagen. Sonntags ab 1223

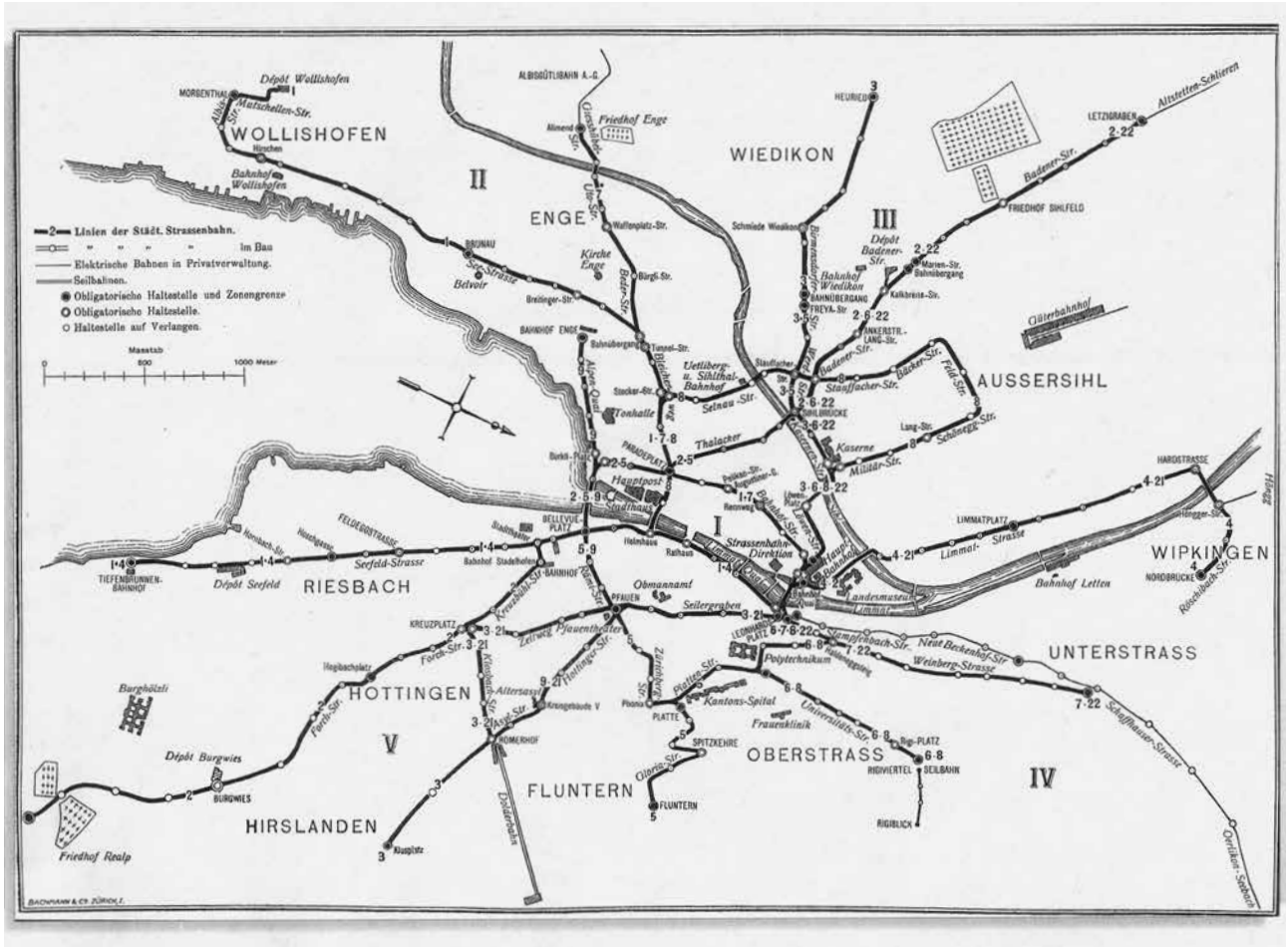
km	(Kreis III)		2212	2214	2216	2220	2226	2228	2230	
			2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	
—	*Zürich* . .	ab	*556*	*800*	*1105*	*928*		*631*	*855*	—
—	*Oerlikon* .	an	*606*	*810*	*1115*	*937*		*640*	*903*	—
—	**Oerlikon** .	ab	612	812	1124	240		648	915	—
2	Seebach . . .	-	616	816	1132	248		650	919	—
5	Affoltern b/Zürich	-	622	822	1140	255		656	925	—
8	Regensdorf-Watt	-	628	828	1148	301		702	931	—
12	Buchs-Dällikon	-	634	834	1155	308	653	708	937	—
15	Otelfingen . .	-	640	841	1203	315	700	714	944	—
18	Würenlos . .	-	644	846	1209	320	705	719	949	—
22	**Wettingen**	an	650	852	1217	326	711	725	955	—
—	*Baden* . .	an	*703*	*903*	*1251*	*337*	*742*	♦*742*	*1112*	—

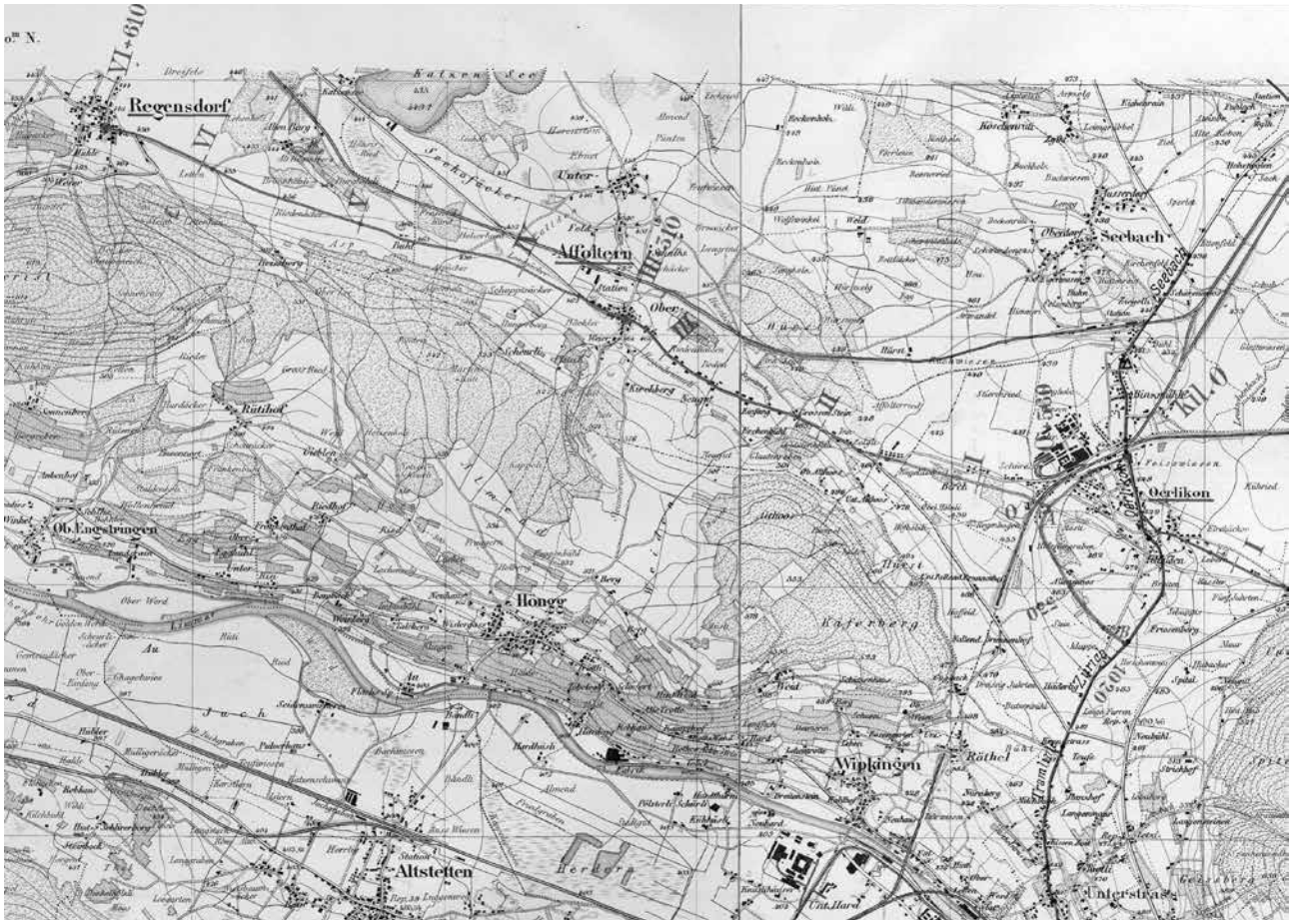
Nur an Werktagen.

— 169 —

1910 SBB-Fahrplan. *Quelle: SBB Historic, Brugg*

Mitte 1909 war auf der Furttallinie eine technische Pionierleistung erfolgreich abgeschlossen worden: Die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) hatte zusammen mit den deutschen Siemens-Schuckert-Werken auf der Strecke Seebach–Wettingen während anderthalb Jahren den fahrplanmässigen Betrieb mit elektrischen Lokomotiven abgewickelt. Grundlage war ein Vertrag mit den SBB. Das Motiv der MFO war ein vielversprechender Markt: die Ausdehnung der elektrischen Traktion auf die Normalspurbahnen. Die drei eingesetzten Versuchslokomotiven erbrachten den Beweis, dass die vom MFO-Physiker Hans Behn-Eschenburg konzipierten Einphasen-Wechselstrommotoren funktionierten und dass auch deren Stromversorgung mit hoher Wechselspannung (15 000 V) technisch beherrschbar war. Vorausgegangen waren eine vorläufige Elektrifikation der Strecke sowie Versuchsfahrten von Seebach nach Affoltern (1905) und ein Jahr später bis Regensdorf. Nach dem Ende dieses Versuchsbetriebs wurde die Strecke bis 1942 wieder ausschliesslich mit Dampf betrieben.


WOLLISHOFEN
ENGE
WIEDIKON
AUSSERSIHL
WIPKINGEN
UNTERSTRASS
OBERSTRASS
FLUNTERN
HIRSLANDEN
HOTTINGEN
RIESBACH
Linien der Städt. Strassenbahn.
Im Bau
Elektrische Bahnen in Privatverwaltung.
Seilbahnen.
Obligatorische Haltestelle und Zonengrenze
Obligatorische Haltestelle.
Haltestelle auf Verlangen.
Masstab
Dépôt Wollishofen
Dépôt Badener-Str.
Dépôt Seefeld
Dépôt Burgwies
Friedhof Enge
Friedhof Sihlfeld
Friedhof Rezalp
Bahnhof Letten
Landesmuseum
Polytechnikum
Kantons-Spital
Frauenklinik
Hauptpost
Tonhalle
Strassenbahn-Direktion
Obmannamt
Burgwies
Burgholzli
Altstetten-Schlieren
Oerlikon-Seebach
Scheffhauser-Strasse
Hönggerbahn
Dolderbahn
Limmat-Strasse
Weinberg-Strasse
Neue Beckenhof-Str.
Stampfenbach-Str.
Seilergraben
Pfauenthater
Bahnhof Stadelhofen
Bahnhof Enge
Bahnhof Wollishofen
Bahnhof Wiedikon
Bahnhof Letzigraben
Bahnhof Hardstrasse
Bahnhof Fluntern
Bahnhof Burgwies
Bahnhof Seefeld
Bahnhof Tiefenbrunnen
Bahnhof Hottingen
Bahnhof Oberstrass
Bahnhof Unterstrass
Bahnhof Wipkingen
Bahnhof Riesbach
Bahnhof Hirslanden
Bahnhof Fluntern
Bahnhof Enge
Bahnhof Wiedikon
Bahnhof Aussersihl
Bahnhof Hott



Ausschnitt aus dem Plan beim Konzessionsgesuch von 1903: Farbig eingetragen ist die Stammlinie vom Kilometer 0 in Oerlikon bis zum Kilometer VI.610 in Regensdorf. Die 1020 m lange Zweiglinie B-A führt vom Gebiet Hirschwiesen zur noch zu erstellenden Hochbrücke (heute: Regensbergbrücke). Rechts, von oben nach unten eingetragen ist die Strassenbahnlinie Zürich-Oerlikon-Seebach (ZOeS). *Quelle: Bundesarchiv*

1903: Das erste Projekt einer Strassenbahn Oerlikon–Affoltern–Regensdorf

Am 13. Mai 1903 reichte die Strassenbahngesellschaft Zürich-Oerlikon-Seebach (ZOeS) dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch für zwei Anschlusslinien an ihre Stammlinie ein. Die eine Linie sollte von Oerlikon aus über Schwamendingen nach Wallisellen führen und die andere über Neuaffoltern und Affoltern nach Regensdorf. Dem Betriebschef der ZOeS war damals ein gewisser Guido Meyer als Adjunkt zugeordnet.

Der Streckenplan für die Regensdorfer Linie sah in erster Linie ein Trassee vor, das vom Zentrum Oerlikon aus über die damals noch nicht erstellte «Hochbrücke» (auch: Westbrücke, heute: Regensbergbrücke) und weiter durch eine noch zu erstellende «Weststrasse» (heute: Regensbergstrasse) nach Neuaffoltern führte. Von da an bis über Affoltern hinaus war ein Trassee auf der Wehntalerstrasse vorgesehen. Das letzte Teilstück sollte auf der bestehenden Wettingerstrasse (heute: Furttalstrasse) bis zum Zentrum Regensdorf verlaufen.

Eine Besonderheit des Projekts war eine einen Kilometer lange Verbindungsstrecke als direkte Strassenbahnverbindung von der Stadt Zürich nach Affoltern: Sie zweigte von der ZOeS-Stammlinie im Gebiet Hirschwiesen bei der Stadtgrenze ab, folgte der *«neu zu erstellenden Ringstrasse»* und erreichte so die «Hochbrücke».

Die Gemeinderäte von Regensdorf und Affoltern und auch die Baudirektion des Kantons Zürich stellten sich positiv zum Gesuch der ZOeS. Zur allgemeinen Überraschung zog aber die ZOeS ihr Gesuch für die Regensdorfer Strassenbahnlinie am 5. Mai 1905 zurück. Gleichzeitig redimensionierte sie auch ihr Gesuch für die Linie nach Wallisellen, indem sie diese bereits in Schwamendingen enden liess. Die entsprechende Konzession wurde vom Bundesrat am 1. Juli 1905 erteilt. Die Schwamendinger Linie wurde Anfang Mai 1906 in Betrieb genommen.

Dass das Konzessionsgesuch für die Strecke Oerlikon–Affoltern–Regensdorf ernst gemeint war, darf man durchaus bezweifeln. Interessant ist in diesem

Zürich, den 11.Mai 1903.

Der Verfasser:

R. Fürst, Ingr.

Die Konzessionsbewerberin:
Elektrische Strassenbahn
Zürich-Oerlikon-Seebach
Die Direktion:

Quelle: /19/

Zusammenhang eine Bemerkung im ZOeS-Jahresbericht für 1903, welche die Aktionäre dieser eigentlich durchaus rentablen Strassenbahn beruhigen sollte, falls diese eine verringerte Rentabilität wegen der Kosten solcher Zweiglinien befürchteten: Die ZOeS erwarte von den Gemeinden *«ganz bestimmte Garantien»* und die ZOeS sei durch dieses Konzessionsgesuch *«auch nicht finanziell engagirt worden».* Die kantonale Konzession enthalte nämlich für die Stammlinie einen Artikel, welcher einer allfälligen Zweiglinien-Betriebsgesellschaft das Recht zur Mitbenützung der bestehenden Gleisanlage bis Zürich einräume. Dass dieser Sachverhalt die Einnahmen der ZOeS *«ganz wesentlich schmälern könnte»,* lag auf der Hand; also war es für die ZOeS klüger, sich auch die Konzessionen für Zubringerlinien zu sichern. Daneben ist nicht zu übersehen, dass das Konzessionsgesuch im Jahr 1903 mehrere Bauten voraussetzte, deren Fertigstellung keineswegs gesichert war: Zwar lag der Gemeinde Oerlikon ein Projekt für den Bau der «Hochbrücke» über den Bahneinschnitt und die parallel zum Bahneinschnitt verlaufende Birchstrasse vor; aber bis zum Bau der heutigen Regensbergstrasse und der Ringstrasse verstrichen noch mehr als zehn Jahre. Somit hätte die ZOeS kaum Chancen gehabt, ihre Trassen in laufende Bauprojekte einzubringen.
Im Rückblick entpuppt sich das Konzessionsgesuch von 1903 als taktisches Manöver und Vorsichtsmassnahme.
Mit der Redimensionierung ihres Erweiterungsprojekts beschränkte sich die ZOeS auf das kurzfristig mit ihren finanziellen Mitteln Erreichbare. Dazu kam, dass eine Autobusverbindung nach Regensdorf im Frühling 1905 bereits konkrete Formen angenommen hatte.

März 1907: Die Regensbergbrücke ist fertig gebaut; noch ist der westliche Brückenkopf aufzufüllen. Quelle: BAZ

Hochachtungsvoll
Schweiz. Automobil-Betriebsgesellschaft
Der Direktor:

Quelle: /8/

1905: Bus-Probebetrieb Regensdorf–Milchbuck

Im Frühling 1905 erhielt die Schweiz. Automobil-Betriebsgesellschaft die Erlaubnis für Probefahrten mit Autobussen auf den Strecken Milchbuck–Affoltern–Regensdorf und Oerlikon–Seebach–Kloten–Bassersdorf. Diese Gesellschaft bestand von 1904 bis 1912; Direktor war ein Albert Frey aus Affoltern bei Zürich. Im November 1905 erhielt sie auch eine Bewilligung des Regierungsrats für Strecken im Gebiet von Horgen und Hirzel. Im Kanton Zürich bestanden damals mehrere Gesellschaften für Busbetriebe im Unter- und im Oberland, beispielsweise auf der Strecke über die Forch nach Esslingen und weiter bis Oetwil-Willikon. Auch im Knonauer Amt waren Buslinien eröffnet worden.

Dieser Erlaubnis war Anfang März ein Gesuch für den gewerbsmässigen Verkehr auf den genannten Strecken vorausgegangen. Die Route nach Regensdorf sollte auf der Wehntalerstrasse entlang dem Katzensee bis zur Kreuzung mit der Strasse Regensdorf–Watt verlaufen und beim Restaurant Hirschen bei der Kirche enden. Der dortige Gemeinderat äusserte sich zum Gesuch vorsichtig: Er stehe der Sache positiv gegenüber, aber es seien *«von der Gemeinde keine Verpflichtungen zu erwarten»*. Ihm war dabei bewusst, dass eine elektrische Strassenbahn nach Regensdorf kaum zu erwarten war.

Der Probebetrieb mit dem Bus des Typs «Orion» einer Zürcher Firma begann am 28. März 1905 und endete am 10. April mit Totalschaden: Der Bus kollerte nördlich des Katzensees vom Damm der damals noch unbefestigten Strasse und überschlug sich. Chauffeur und Kondukteur kamen mit dem Schrecken davon. Es heisst, der Chauffeur habe das Steuer für eine Weile seinem Kondukteur überlassen, der auch einmal am Steuer sitzen wollte.

Im Mai forderte der Gemeinderat die Gesellschaft auf, der Brandassekuranzkanzlei ein ordentliches Gesuch betreffend die Aufbewahrung von Benzin in einem Waschhaus einzureichen; dieses wurde denn auch prompt abgeliefert. Die genannte Kanzlei nahm dazu zustimmend Stellung, allerdings mit der Auflage, dass *«vor Einrichtung des definitiven Automobilverkehrs ein Gesuch für eine weniger behelfsmässige Anlage einzureichen und mit Plänen zu belegen sei»*.

Ende Mai erneuerte die Gesellschaft ihr Gesuch für den regelmässigen Autobusverkehr auf den obenerwähnten beiden Strecken; darin war die Rede von einer «bedeutenden Verkehrserleichterung», von

1910: Dorfstrasse bei der Kirche Regensdorf. Blick nach Norden; in der Bildmitte die Gartenwirtschaft des Restaurants Hirschen (links daneben), wo die Buslinie enden sollte. *Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf /1/*

1905: Vor weiteren Probefahrten ein Erfrischungshalt vor dem Restaurant Hardegg beim Bahnhof Regensdorf: Die Wirtstochter Anna Barbara Frei hat Bier gebracht. Hinter dem Kondukteur der Verwalter der 1902 eröffneten Strafanstalt, Leemann.

Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf /1/

günstig ausgefallenen Probefahrten und davon, dass sie *«von den Gemeinden begrüsst»* würden.

Fast am selben Tag fand im «Löwen» in Affoltern eine Versammlung statt, über die der Regensdorfer Gemeindepräsident als Teilnehmer seinen Ratskollegen berichtete: Die Gesellschaft habe von den beiden beteiligten Gemeinden die Garantie für eine Mindesteinnahme von 60 Franken pro Tag gefordert; aber die Stimmung dafür sei gar nicht günstig gewesen und er habe nicht den Eindruck einer leistungsfähigen Gesellschaft erhalten. Nach dem Unfall seien die Probefahrten für einige Wochen unterbrochen worden und seit Anfang Juni ganz eingestellt. Der Rat erinnerte sich auch an die gereizte Antwort der Gesellschaft nach seiner höflichen Aufforderung, ein Gesuch betreffend die Lagerung von Benzin einzureichen; darin war von *«chicanieren»* die Rede gewesen. Kein Wunder also, dass der Regensdorfer Gemeinderat in seiner Stellungnahme zum Konzessionsgesuch dieses *«wenigstens zur Zeit nicht»* befürworten konnte. Lieber wollte er sich für die Förderung vorhandener öffentlicher Verkehrsmittel einsetzen – womit er die SBB meinte. Über das weitere Schicksal dieses Projekts sagen die Akten im Staatsarchiv nichts aus. Jedenfalls wurde keine Konzession erteilt; vermutlich hatte die Gesellschaft ihr Gesuch zurückgezogen.

1909–1916: Das zweite Projekt einer Strassenbahnlinie Oerlikon–Affoltern

Für dieses Projekt ging die Initiative von Affoltern aus: Mitte August 1909 beschloss der Gemeinderat von Affoltern, die ZOeS anzufragen, *«ob und eventuell unter welchen Bedingungen die Erstellung einer Strassenbahnverbindung mit hiesiger Gemeinde erfolgen könnte».* Die ZOeS reagierte prompt: Ein Kostenvoranschlag in Höhe von 183 238 Franken traf ein, den der Gemeinderat an der Gemeindeversammlung vom 12. Dezember zur Diskussion stellte. Die von 206 Stimmberechtigten besuchte Versammlung wählte eine fünfköpfige «Tramkommission»; zu dieser gehörte neben dem Gemeindepräsidenten Gottfried Binder und dem Gemeinderatsschreiber Fritz Zulauf auch der Wirt Jakob Egli vom «Löwen». Der «Löwen»-Wirt trieb allerdings vorerst ein anderes Projekt voran: eine Busverbindung nach dem Milchbuck. Und dieses wurde bald konkret.

1910: Auf dem Dorfplatz von Affoltern steht der Bus zur Abfahrt nach dem Milchbuck bereit. *Quelle: BAZ*

1910–1914: Die Busverbindung von Affoltern zum Milchbuck

Jakob Egli reichte schon im Januar 1910 der kantonalen Baudirektion ein Gesuch ein, mit einem ab 1. Mai 1910 einzurichtenden Busbetrieb zwischen Affoltern und dem Milchbuck die öffentlichen Strassen benützen zu dürfen, wie das damals ein Gesetz von 1909 verlangte. Egli hatte finanzielle Rückendeckung von verschiedenen Affoltemer Geschäftsleuten. Der Affoltemer Gemeinderat äusserte sich Anfang März positiv zu Eglis Gesuch – wohl in der Meinung, es handle sich bei diesem Busbetrieb um ein Intermezzo, das schon bald von einer elektrischen Strassenbahn abgelöst würde. Aber er täuschte sich.

Auch nach Regensdorf streckte Egli seine Fühler aus: Noch im März schickte er dem dortigen Gemeinderat namens einer «Genossenschaft für den Automobilverkehr Affoltern–Milchbuck» eine Offerte für einen Nachmittagskurs mit Ankunft in Regensdorf um 16.15 Uhr und Abfahrt um 16.30 Uhr; eine einfache Fahrt Regensdorf–Milchbuck würde *«im Maximum 70 Rappen»* kosten, und sonntags würde ein zweiter Wagen *«für den Dienst im unteren Teile»* zur Verfügung stehen, womit wahrscheinlich das Gebiet des Katzensees gemeint war. Egli erwartete einen Gemeindebeitrag von 500 Franken. Aber der Gemeinderat hatte kein Interesse an der Sache, nicht zuletzt, weil ihm auch «aus dem Publikum» keine Vorstösse in dieser Richtung bekannt waren. Er wolle aber, schrieb er schliesslich, *«die Sache im Auge behalten, da diese die Wiedereinführung des Tramzuges durch die SBB befördern könnte».*

Der Regierungsrat stellte am 9. April 1910 fest, er habe nichts gegen die Erteilung der Konzession für den regelmässigen Busbetrieb zwischen dem «Löwen» Affoltern und der Tramkreuzung auf dem Milchbuck einzuwenden; er erlaube die Benützung der öffentlichen Strassen mit einer Maximalge-

Automobil-Unternehmung

Zürich-Milchbuck-Affoltern b. Zrch.

Fahrplan vom 1. Oktober 1910 bis 30. April 1911

Zürich (Landesausstellplatz) ab:	—	*7.00	7.00	9.00	12.00	2.00	3.00	5.00	6.00	6.45	8.30	9.00	Fahrten an Werktagen
Zürich-Milchbuck ab:	—	*6.50	7.40	9.30	12.20	2.00	3.15	5.20	6.00	6.45	8.30	9.30	
Bockenweer "	—	*6.57	7.47	9.37	12.27	2.07	3.22	5.27	6.07	6.52	8.37	9.37	
Neu-Affoltern "	—	*6.57	7.47	9.37	12.27	2.07	3.22	5.27	6.07	6.52	8.37	9.37	
Waldegg "	—	*7.00	7.50	9.40	12.30	2.10	3.25	5.30	6.10	6.55	8.40	9.40	
Kreuz "	—	*7.02	7.52	9.42	12.32	2.12	3.27	5.32	6.12	6.57	8.42	9.42	
Affoltern (Löwen) an:	—	*7.02	7.52	9.42	12.32	2.12	3.27	5.32	6.12	6.57	8.42	9.42	

* Fakultativ. Verkehrt bis auf weitere Anordnung an Werktagen regelmässig.

Affoltern (Löwen) ab:	*6.30	7.30	9.15	12.00	1.30	3.00	4.45	5.45	6.30	8.15	9.15	—	Fahrten an Werktagen
Kreuz "	*6.32	7.32	9.17	12.02	1.32	3.02	4.47	5.47	6.32	8.17	9.17	—	
Waldegg "	*6.35	7.35	9.20	12.05	1.35	3.05	4.50	5.50	6.35	8.20	9.20	—	
Neu-Affoltern "	*6.35	7.35	9.20	12.05	1.35	3.05	4.50	5.50	6.35	8.20	9.20	—	
Bockenweer "	*6.42	7.42	9.27	12.12	1.42	3.12	4.57	5.57	6.42	8.27	9.27	—	
Zürich-Milchbuck an:	*6.42	7.42	9.27	12.12	1.42	3.12	4.57	5.57	6.42	8.27	9.27	—	
Zürich (Landesausstellplatz) an:	*7.00	7.00	9.00	12.00	1.00	3.00	4.45	5.45	6.00	8.00	9.00	—	

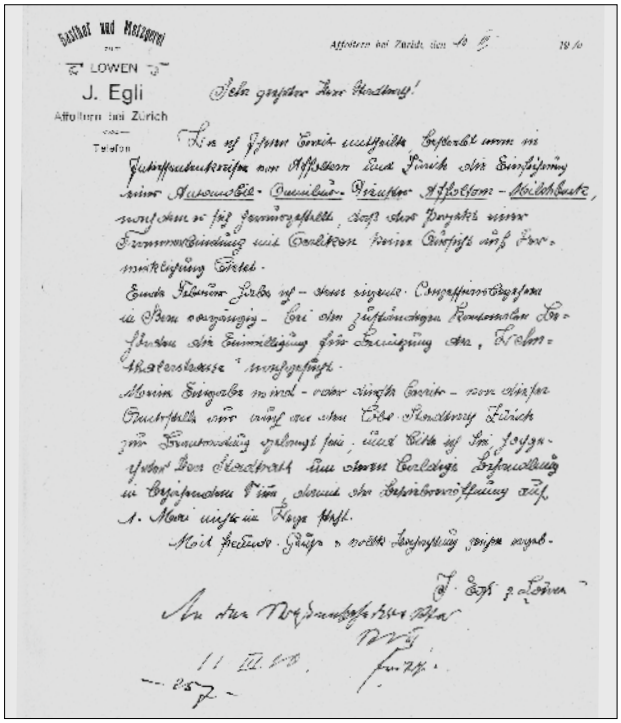
* Fakultativ. Verkehrt bis auf weitere Anordnung an Werktagen regelmässig.

Quelle: /8/

schwindigkeit von 20 km/h. Weitere Auflagen betrafen die Schneeräumung sowie den Standort der Busse während der Wartezeit auf dem Milchbuck: *«auf Privatgebiet»* statt auf der öffentlichen Strasse. Von der Oberpostbehörde in Bern erhielt Jakob Egli mit Datum vom 23. April die Konzession für Fahrten mit einem 10-plätzigen Bus ab 1. Mai 1910 bis 1. Mai 1915 in einem Dokument von 1914 ist die Rede vom Ende der Konzession am 1. Oktober 1915.

Zehn Tage vor der Betriebsaufnahme berichtete die «Neue Zürcher Zeitung»: *«Affoltern soll zu einer längst ersehnten neuen Verbindung mit der Stadt kommen. Vom 1. Mai an sollen täglich acht Automobil-Omnibuskurse vom «Löwen» in Affoltern bis Zürich-Milchbuck geführt werden. Die ganze Talschaft bringt dem Unternehmen reges Interesse entgegen und wünscht ihm einen guten finanziellen Erfolg. Ohne Zweifel werden den Sommer über Tausende von Städtern an schönen Nachmittagen die Fahrgelegenheit bis Affoltern gerne benutzen, um von dort aus auf staubfreier Strasse durch grüne Wiesen und Wälder nach dem Katzensee zu wandern. Auch die Ruine Alt-Regensberg ist eines Besuches wert. Und wer sein Ziel noch weiter stecken will, der mag nach dem Bergwerk Buchs wandern.»*

Zum alleinigen Einsatz gelangte vorerst ein Bus einer nicht näher bekannten Marke. Am 22. Juli 1910 wurde eine «AG. Automobil-Unternehmung Affoltern b. Zch.» mit einem Kapital von 35 000 Franken gegründet, welche von Jakob Egli per 1. August die Betriebsführung und im Herbst die Konzession übernahm. Verwaltungsratspräsident war der erfahrene Guido Meyer, der 1910 bei der ZOeS zum Betriebsdirektor avanciert war. Mitglied des Verwaltungsrats war Jules Kuhn, der Erdölprodukte-Grosshändler, der sein Lager beim Bahnhof Affoltern hatte. Als Aktuar zeichnete der Zuckersäger Bachmann und als Delegierten des Verwaltungsrats


Gasthof und Metzgerei
zum
LÖWEN
J. Egli
Affoltern bei Zürich
Telefon

Affoltern bei Zürich, den 10. [illegible] 1910

Sehr geehrter Herr Stadtrat!

Wie ich Ihnen bereits mitgeteilt, beabsichtige ich im Fahrplanbetriebsjahr von Affoltern bei Zürich die Einführung einer Automobil-Omnibus-Direktion Affoltern – Milchbuck, nachdem es sich herausgestellt, daß das Projekt einer Tramverbindung mit Oerlikon keine Aussicht auf Verwirklichung bietet.

Beide Fahrzeuge haben ich – wenn eingeteilt – Personenbeförderungsscheine in Bern vorzugsweise – bei den zuständigen Kantonalen Behörden die Einwilligung für Benützung der „Krähenstadterstrasse" nachgesucht.

Meine Eingabe wird – wenn durch Zürich – von dieser Seite bestellt wird von den Herr Stadtrat Zürich zur Verfügung gestellt sein; und bitte ich Sie, Herr Stadtrat, um einer baldigen Behandlung in Berücksichtigung dieses Gesuches der Betriebseröffnung auf 1. Mai nicht im Wege stehen.

Mit freundl. Gruß und bestens Empfehlung zeichnet

J. Egli z. Löwen

An den Stadtrat Zürich

11. III. 10.

25 ₰

Jakob Eglis Brief an einen Zürcher Stadtrat zwecks beförderlicher Behandlung seines Gesuchs betreffend die Einführung eines Automobil-Omnibusses Affoltern–Milchbuck, «nachdem es sich herausgestellt, dass das Projekt einer Tramverbindung mit Oerlikon keine Aussicht auf Verwirklichung bietet.» *Quelle: Staatsarchiv*

nannte das Handelsregister Jakob Egli. Über die Motive dieser Firmengründung kann man heute nur noch Vermutungen anstellen: Vielleicht war den erwähnten Affoltemer Geschäftsleuten ein Wirt als Betriebsleiter doch nicht ganz geheuer, sodass sie nach einem Profi Umschau hielten – und dafür war selbstverständlich der energische Betriebsdirektor der finanziell erfolgreichen ZOeS ein sehr valabler Kandidat.

Vom Herbst 1910 an besorgten ein Bus der Neuen Automobil-Gesellschaft (NAG) in Berlin und ein Saurer-Bus den Fahrdienst. Zur Schonung der Stras-

1910: Bus Nr. 2 mit seinem Aufbau aus der Waggonfabrik Schlieren. Dieser Bus war nicht besonders beliebt bei der Bevölkerung. *Quelle: Arnold Wirz / Ortsgeschichtliche Sammlung Seebach*

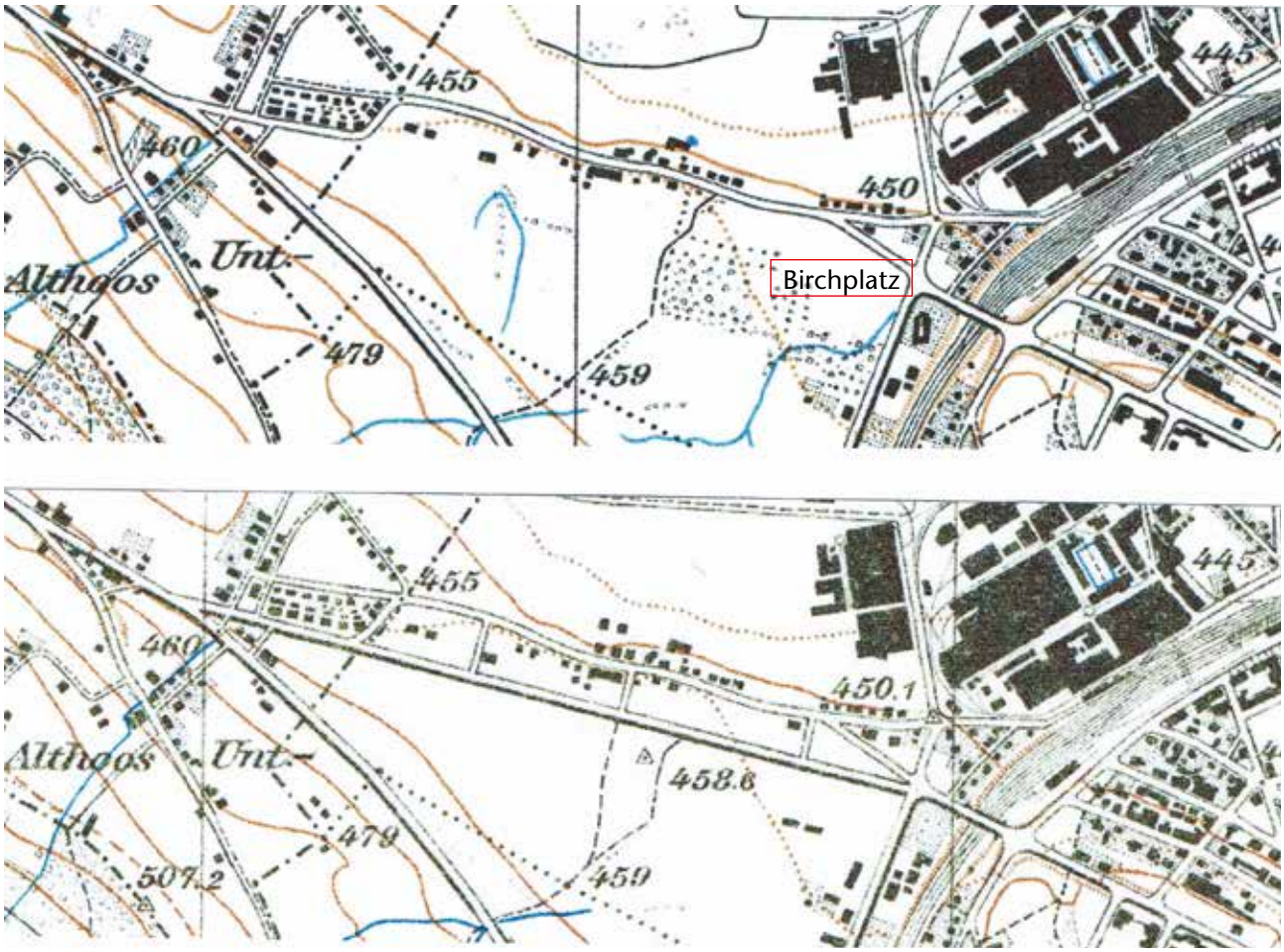
Das Haus der Familie Bader Schumacher am Weg vom Affoltemer Dorfplatz zum «Einfang». (Zeichnung von Karl Schumacher). *Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf*

se war wegen der Vollgummi-Bereifung die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt; auch die Mindestbreite der Reifen war vorgeschrieben.
Über den Busbetrieb schreibt Emil Spillmann in «Zürich-Affoltern – seine Geschichte»: *«…Autobusbetrieb nach dem Milchbuck, von wo die Passagiere dann die Möglichkeit hatten, mit dem grünen Örliker Tram zum Zentral zu gelangen. Etwa achtmal am Tag rumpelte der grosse, etwas altmodische, grünliche Kastenwagen auf der schlecht ausgebauten Wehntalerstrasse zum Dorf hinaus. Die Reisenden mussten hinten ein- und aussteigen und sassen auf langen Bänken an den Seitenwänden. Die einfache Fahrt kostete 35 Rappen; hin und zurück konnte man für 60 Rappen fahren. … Die Benzinmotoren jener Tage hatten aber ihre Tücken; so konnte es etwa geschehen, dass der Wagen auf offener Strecke bockstill stand. … Das Unternehmen blühte aber nie recht, da es die meisten Bewohner Affolterns für sicherer hielten, zu Fuss auf den Milchbuck oder über den Berg nach Höngg zu marschieren.»*

So war es denn auch: Erstmals mit dem Winterfahrplan 1913/14 schränkte die Automobil-Unternehmung ihren Betrieb ein; sie strich einen Früh- und einen Spätkurs aus ihrem Fahrplan. Ihrer Aufsichtsbehörde kündigte sie an, wegen finanzieller Probleme später den Fahrplan noch mehr einzuschränken oder den Betrieb gänzlich einzustellen. Im Frühling 1914 fragte sie den Regierungsrat an, ob dieser etwas einzuwenden hätte, wenn sie in Bern eine Änderung der Konzession im Sinne einer Streckenverlegung beantragen würde: ab Neuaffoltern statt nach dem Milchbuck zum Sternen Oerlikon. Die Wahl der Strecke nach dem Milchbuck sei offenbar keine glückliche gewesen und die Frequenzen dorthin hätten eher ab- als zugenommen. Der Regierungsrat hatte nichts einzuwenden. Aber zum Gesuch um Konzessionsänderung kam es offenbar nicht mehr: Bereits Ende Juni 1914 wurde der Betrieb auf der Buslinie nach dem Milchbuck eingestellt. Die Gesellschaft ging im Dezember 1914 in Konkurs.

Das Restaurant Krone beim «Einfang». Als Heinrich Altenberger im Jahr 1922 starb, kaufte die Gemeinde Affoltern das Gebäude und machte daraus ihr Gemeindehaus. Nach der Eingemeindung von 1934 befand sich darin das Quartierbüro und später der örtliche Posten der Stadtpolizei. Quelle: QVA

1899: Häuser in Neuaffoltern an der Hürststrasse und an der späteren Regensbergstrasse, Blick gegen Seebach (links hinten) und Oerlikon.



Der Affoltemer Bus fuhr zum Birchplatz, wo die Passagiere nach Oerlikon aussteigen konnten. Anschliessend fuhr er durch die Birchstrasse zum Milchbuck. Die Weststrasse (heute: Regensbergstrasse) wurde erst 1915 für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Sie war Teil eines Arbeitsbeschaffungsprogramms. Hingegen waren die Brücke über den Bahneinschnitt und auch die Birchstrasse schon im Jahr 1908 betriebsbereit. (Ausschnitte aus den Siegfried-Karten von 1913 und 1923)

Zurück zum Strassenbahnprojekt von 1909

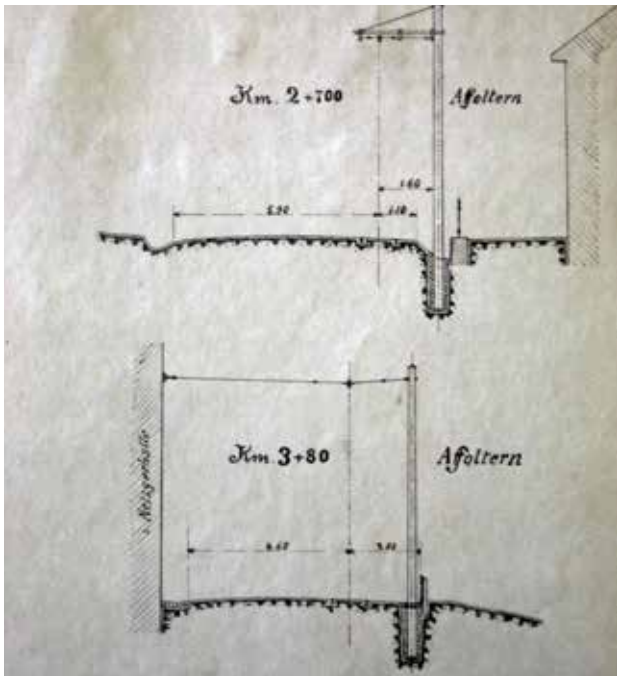
Anfang Juli 1910 schickte die ZOeS dem Regierungsrat und parallel auch dem eidg. Eisenbahndepartement ein Konzessionsbegehren für eine elektrische Strassenbahn nicht nur auf der Strecke Schwamendingen–Dübendorf, sondern auch auf der 3401 Meter langen Strecke Oerlikon–Neuaffoltern–Affoltern b. Zch. beim «Löwen» mit fünf Zwischenstationen. Die Baukosten für letztere veranschlagte sie auf 220 000 Franken. Den Betrieb sollten zwei Motor- und zwei Anhängewagen der ZOeS besorgen. Der Affoltemer Gemeinderat, zur Stellungnahme aufgefordert, stimmte diesem Gesuch einstimmig zu. Der Regierungsrat äusserte sich Mitte Oktober zustimmend nach Bern.

Am 10. Dezember 1910 erteilte die Bundesversammlung die Konzession für die Linie Oerlikon–Affoltern. Die ZOeS dürfe die Reihenfolge des Baus der Streckenabschnitte Oerlikon–Neuaffoltern und Neuaffoltern–Affoltern selbst festlegen. Der Bau sei an Fristen gebunden: Planvorlage innerhalb von 24 Monaten, Beginn der Erdarbeiten binnen sechs Monaten nach der Plangenehmigung und Betriebsaufnahme spätestens zwölf Monate nach Beginn der Erdarbeiten. In der Tat wurde im Jahr 1911 die Baufirma Theodor Bertschinger mit der Ausarbeitung der Baupläne für die Strecke Oerlikon–Affoltern beauftragt. Die ZOeS reichte das allgemeine Bauprojekt am 27. Dezember 1912 ein – kurz vor Ablauf der gesetzten Frist.

Im Februar 1913 berichtete die Baudirektion des Kantons Zürich nach Bern, dass die Gemeinden Oerlikon und Affoltern den grössten Teil der «Weststrasse» (heute: Regensbergstrasse) noch nicht gebaut hätten, auf dem die künftige Strassenbahn verkehren sollte. Auch die ZOeS dränge nicht auf eine rasche Stellungnahme zum allgemeinen Bauprojekt.

Im Januar 1916 mahnte der Kantonsingenieur die Gemeinden Oerlikon und Affoltern, sich zum Projekt der ZOeS zu äussern. Noch im Februar folgten ein Gespräch zwischen dem Gemeinderat Oerlikon und der ZOeS-Direktion sowie eine «gemeinschaftliche Besprechung» der beiden Gemeinderäte. Im Februar und März berichteten diese dem Kantonsingenieur in zwei gleichlautenden Briefen, die das für beide Gemeinden tätige Ingenieurbüro Scheifele ausgearbeitet hatte: Die im Jahr 1913 festgestellten Probleme auf dem Geldmarkt hätten die weitere Bearbeitung verzögert. Inzwischen sei bekanntlich die Weststrasse im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms fertiggestellt und im Herbst 1915 dem Verkehr übergeben worden. Die Gemeinden hielten den Bau dieser Strassenbahn für weiterhin nötig und wichtig; auch die Direktion der ZOeS teile diese Auffassung. «Die Oberbehörde» solle daher daraufhin wirken, dass die ab 1. Januar 1911 laufende Konzession nicht erlösche, damit *«Zeit zur Bereinigung der Vorlage und weitere Verhandlungen mit den Gemeinden und Privaten»* bleibe. Das Projekt schlief also vorerst einmal ein.

Im Juli 1916 meldete sich der Kantonsingenieur erneut: Er habe erfahren, dass die Gemeinden noch den Regierungsrat um finanzielle Unterstützung beim Strassenbahnprojekt angehen wollten; wann denn nun ein solches Gesuch komme, wollte er wissen. Der Gemeinderat Oerlikon reichte diese Anfrage umgehend nach Affoltern weiter, denn einzig die Affoltemer hatten im Februar erklärt, ein solches Gesuch stellen zu wollen. In Affoltern hingegen vernahm man Anfang August dankbar, ein Dr. J. J. Moor aus Zürich habe mit einem Aktionskomitee bei der ZOeS einen Vorstoss in Sachen Strassenbahn nach Affoltern unternommen. Und als dann im Dezember der Ingenieur Scheifele dem Gemeinderat riet, den Erfolg der Demarche von Moor abzuwarten, um sich beim Gesuch an den Regierungsrat darauf berufen zu können, war dies dem Gemeinderat mehr als recht. Ihm war klar: Ohne einen A-fonds-perdu-Beitrag aus Affoltern war die ZOeS zu keinen weiteren Verhandlungen bereit. Damals plagten immer wiederkehrende Finanzsorgen den Gemeinderat Affoltern mehr denn je. Das Projekt schlief nun definitiv ein. Jenseits der Grenze tobte weiter der Erste Weltkrieg.



Trassee und Fahrleitung gemäss Konzessionsgesuch von 1910. Quelle: /19/

Panorama von Affoltern im Jahr 1918: Links das Industriegebiet und am rechten Rand das Schulhaus Riedenhalde von 1902 mit seiner Turnhalle. *Quelle: BAZ*

Ein dauerndes Problem: die Finanzen der Gemeinde Affoltern

Geldsorgen plagten die Gemeinde Affoltern schon seit der Jahrhundertwende. Die kantonale Direktion des Innern verschickte im April 1906 ein Kreisschreiben zur Frage, «ob nicht ein gesetzlicher Steuerausgleich zwischen industriellen Zentren und deren Vororten zu schaffen sei». Das war wohl ein erster Schritt zum kantonalen Finanzausgleich unter den Gemeinden, wie er heute bekannt ist. Die Gemeinde Affoltern antwortete mit einem klaren Ja: Die Steuerlasten einzelner Gemeinden seien entweder staatlich zu übernehmen oder mindestens teilweise von den benachbarten industrialisierten Gemeinden zu übernehmen. Sie belegte auch ihre Meinung zahlenmässig, beispielsweise mit Hinweis darauf, dass die Schülerzahlen zwischen 1895 und 1906 von 125 auf 301 um mehr als 150 % zugenommen hatten; die Lehrerlöhne hatten sich in derselben Zeitspanne auf das Dreieinhalbfache erhöht. Das Problem blieb in der Schwebe, war aber vielen bewusst.

Die «Neue Zürcher Zeitung» gewährte dem Affoltemer Pfarrer Max Schinz im Juli 1914 mehrere Seiten Raum für eine Abhandlung über «Die Gemeinde Affoltern bei Zürich in Vergangenheit und Gegenwart». Darin schrieb dieser unter anderem: *«Zudem nimmt eine Gemeinde wie Affoltern innerhalb des wirtschaftlichen Gross-Zürich eine wenig beneidenswerte Stellung ein. Da die Steuern sehr hoch sind, so meidet das Vermögen eine solche Gemeinde, und es sind die Arbeiter, die kein Vermögen versteuern, die dahin ziehen. Ihr Zustrom erhöht die Steuern beständig und schreckt das Kapital immer mehr ab. Das Übel muss sich also von selbst immer vergrössern, immer unheilbarer werden. Zu helfen wäre gewesen, wenn eine Tramlinie die Ortschaft mit dem Zentrum verbände. Die landschaftlichen Reize Affolterns hätten viele verlockt, hier Wohnung zu nehmen. Die Strassenbahn hätte einen raschen und leichten Verkehr mit der Stadt ermöglicht. … Aber die Gemeinde ist nicht imstande, eine Subvention an eine Strassenbahn zu leisten und muss in ihrem Elende stecken bleiben. Aus demselben Grunde geht mit dem 30. Juni d. J. die Omnibus-Automobil-Unternehmung Milchbuck-Affoltern ein.»* Schinz hatte guten Einblick in die Probleme der Gemeinde, denn er war in Affoltern nicht nur Pfarrer, sondern auch Präsident der Schulpflege und der Fürsorgekommission.

Der im Herbst 1914 ausgebrochene Erste Weltkrieg verschlimmerte die wirtschaftliche Not im Lande. Die Gemeinde Affoltern sah sich wiederholt gezwungen, den Regierungsrat um Darlehen zur Deckung ihrer Ausgaben anzugehen. Am 15. August 1918 reichte der Gemeinderat Affoltern dem Kantonsrat eine rund 20 Seiten lange Broschüre «Affoltern bei Zürich und seine Finanzlage» ein. Ausgearbeitet hatte diese eine von R. Bader präsidierte Kommission mit dem Affoltemer Lehrer Fritz Bosshard, der im Gemeinderat die Finanzen verwaltete. Der Kantonsrat diskutierte diese Eingabe am 17. Februar 1919. Als Referent der vorberatenden Kommission sprach der Sozialdemokrat Dr. Emil Klöti, der seit 1907 Zürcher Stadtrat und 1928 Stadtpräsident wurde. Aus seinem Referat: Die Steuerlasten der Gemeinde Affoltern seien seit Jahren mit 17 % weit grösser als in anderen Gemeinden des Kantons gewesen, sodass sich sogar die Gemeinde der Aufforderung der Regierung widersetzt habe, mehr als 15 % Steuern zu erheben.

Ab 1914 habe eine eigentliche finanzielle Leidensgeschichte mit wiederholten Reibereien zwischen Gemeinderat und Regierungsrat begonnen. Auch sei der Vorwurf der ungetreuen Geschäftsführung an die Adresse der Fürsorgekommission der Gemeinde Affoltern nicht gerechtfertigt.

Der Kantonsrat beschloss, die Gemeinde «mit Rücksicht auf ihre Notlage von der Verpflichtung zur Rückzahlung der vom Staate bis Januar 1918 gewährten Darlehen im Betrag von 43 000 Franken» zu befreien und ihr darüber hinaus fürs Jahr 1918 einen ausserordentlichen Staatsbeitrag von 17 000 Franken zu leisten. Die Gemeinde erhielt anschliessend vom Kanton acht Darlehensverträge, Obligos und Schuldscheine zurück und bedankte sich in aller Form dafür.

Was Affoltern damals auch beschäftigte: Die Eingemeindung

Mit dem Schuldenerlass vom Februar 1919 waren die strukturellen Probleme Affolterns noch nicht gelöst; das war den entscheidenden Personen in der Stadt und den Nachbargemeinden durchaus bewusst. Am 6. März 1919 fand im Restaurant Krone in Oerlikon zum Thema «Eingemeindung in die Stadt Zürich» eine Behördenkonferenz statt; Delegationen der Gemeinderäte der vier Glatttalgemeinden Oerlikon, Seebach, Schwamendingen und Affoltern nahmen teil. Ein gemeinsamer Vorstoss der vier Gemeinden wurde dem Zürcher Stadtrat am 10. Juli zugestellt. Der Stadtrat antwortete bereits am 23. Juli, er wolle das Gesuch prüfen und seine Verwaltungsabteilungen mit Abklärungen beauftragen; er erwarte, dass die Gemeinden bereitwillig die erforderlichen Auskünfte erteilten.

Mit ihrem Vorstoss waren die vier Glatttalgemeinden keineswegs allein: Bereits im Jahr 1918 hatten die Gemeinden Altstetten und Albisrieden der Stadt Zürich ihren Wunsch nach Eingemeindung vorgebracht. Höngg war ihrem Beispiel ein Jahr später gefolgt. In Winterthur hatten sich Anfang Mai 1919 die Vorortgemeinden Oberwinterthur, Seen, Töss, Veltheim und Wülflingen mit der ursprünglichen Stadt Winterthur zusammengeschlossen.

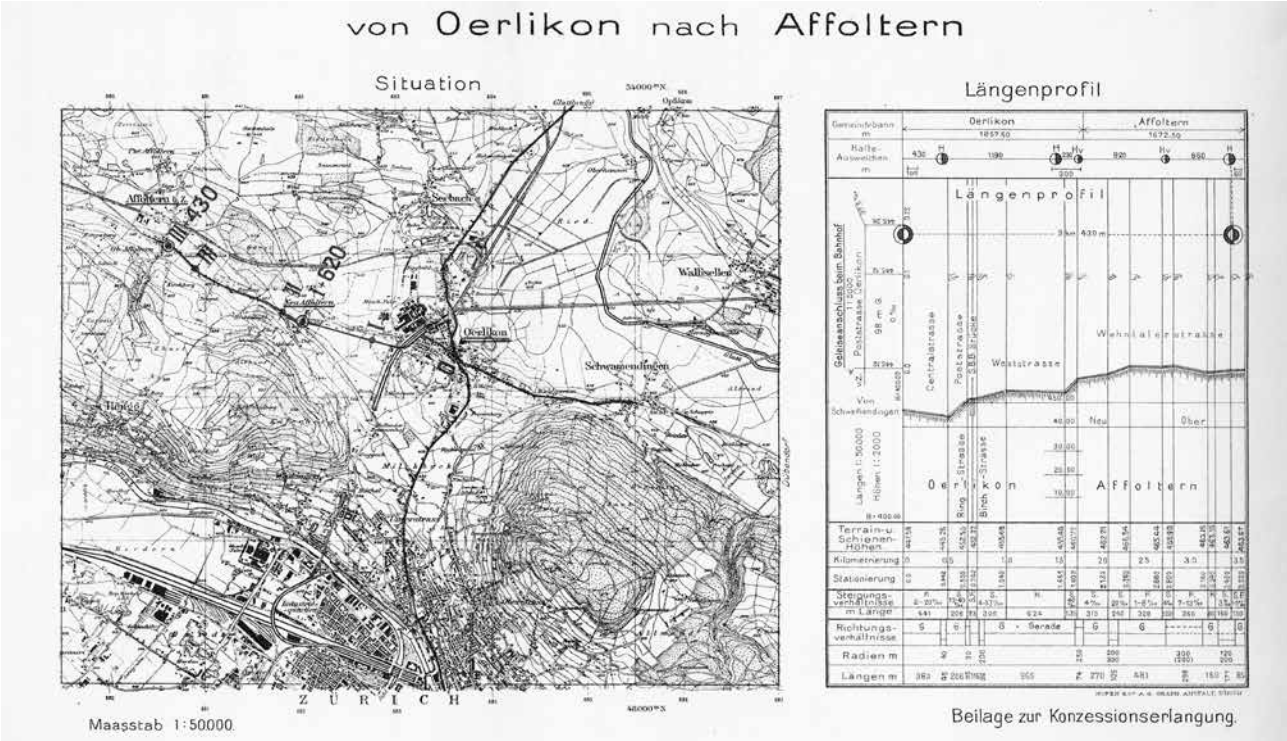
Dieser Vorstoss der vier Glatttalgemeinden zeigte einen klaren und langfristig gangbaren Weg auf. Zwar war bereits im Jahr 1913 die Idee diskutiert worden, das kinderreiche Affoltern solle sich mit Oerlikon zusammenschliessen oder es sollten gleich alle vier Glatttalgemeinden eine Art Gross-Oerlikon bilden. Aber die Bedenken, dass solche Gebilde längerfristig auch wieder mit strukturellen Problemen konfrontiert wären, hatten überwogen. Der Erste Weltkrieg hatte diese Diskussion abgebrochen.

Ohne eine gesetzliche Legitimation auf kantonaler Ebene war keine Eingemeindung möglich. Im März 1926 konnte ein im Mai 1925 gebildetes Komitee eine Eingemeindungsinitiative mit fast 25 000 Unterschriften abliefern. Es folgte ein vehement geführter Schlagabtausch zwischen Befürwortern und Gegnern der Initiative; viele hielten das Projekt, das auch die wohlhabenden Gemeinden von Zollikon, Kilchberg und Oberengstringen gegen ihren Willen in die Stadt eingliedern wollte, für überrissen. Der Kantonsrat folgte denn auch im September 1928 der Empfehlung der Regierung vom November 1927, die Initiative abzulehnen. Die Initiative wurde im Mai 1929 mit 74 000 Nein gegen 59 000 Ja abgelehnt; demgegenüber waren die 668 Ja zu 10 Nein von Affoltern bedeutungslos.

Die Eingemeindung war also zu redimensionieren. Über die nächste Vorlage wurde am 5. Juli 1931 abgestimmt: 70 000 Ja gegen 34 000 Nein. Demnach wurden per 1. Januar 1934 die Gemeinden Affoltern bei Zürich, Albisrieden, Altstetten, Höngg, Oerlikon, Schwamendingen, Seebach und Witikon eingemeindet. Es war nach der ersten Eingemeindung von 1893 die zweite und voraussichtlich auch die letzte.

Quelle: /21/

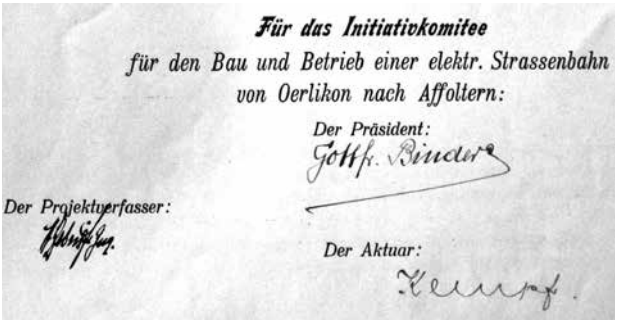
Quelle: /21/



1924: Situation und Längenprofil gemäss Konzessionsgesuch. *Quelle: /8/*

1924: Die Finanzierung der Strassenbahn-Aktiengesellschaft scheitert

Jahre vergingen. Einen nächsten Anlauf in Richtung elektrische Strassenbahn unternahm ein Initiativkomitee, in dem wahrscheinlich Gottfried Binder die treibende Kraft war. Dieser war 1919 zum Gemeindepräsidenten gewählt worden und wurde 1925 auch Kantonsrat. Am Sonntag, 9. Dezember 1923, fand im «Löwen» in Affoltern eine «Interessenten-Versammlung» betreffend die Erstellung einer Tramverbindung statt. Nicht weniger als 108 Personen waren präsent. Binder schilderte die Vorgeschichte seit 1909. Nur bessere Verkehrsverbindungen könnten *«unserer Gemeinde aus ihrer finanziellen Verlegenheit heraushelfen»,* erklärte er. Direktor Guido Meyer von der ZOeS erläuterte drei Kostenvoranschläge: Eine Strassenbahn vom Bahnhof Oerlikon bis zum «Löwen» würde eine Investition von 300 000 bis 400 000 Franken verlangen und ein Autobusbetrieb 70 000 bis 80 000 Franken. Das Gemeinderatsprotokoll erwähnt auch eine «geleiselose Bahn» mit Kosten von 100 000 bis 120 000 Franken, ohne allerdings technische Einzelheiten zu beschreiben; vielleicht war damit ein Trolleybus gemeint. Zu weiteren Diskussionen war Meyer bereit, sobald eine zu ernennende Kommission das nötige Kapital beisammenhabe. Weitere Votanten äusserten sich zugunsten des Strassenbahnprojekts, darunter der frühere Finanzchef und Lehrer Fritz Bosshard und Hugo Evers, der Direktor der Cece-Graphitwerke A.G. Der Gemeindeingenieur Scheifele bestätigte, dass *«die Wehntalerstrasse ohne irgendwelche Umbauten zur Aufnahme des Tracé»* genüge. Die Versammlung wählte schliesslich eine sechsköpfige Tramkommission, zu der auch Bosshard, Evers, Meyer und der Affoltemer Kaufmann Georg Kempf gehörten.


Für das Initiativkomitee
für den Bau und Betrieb einer elektr. Strassenbahn
von Oerlikon nach Affoltern:
Der Präsident:
Gottfr. Binder
Der Projektverfasser:
Der Aktuar:
Kempf.

Quelle: /19/

Das «Initiativkomitee für den Bau und Betrieb einer elektr. Strassenbahn von Oerlikon nach Affoltern b. Zch.» reichte Ende Februar 1924 in Bern sein Konzessionsgesuch ein. Beigelegt waren technische Unterlagen und eine Kostenschätzung. Als Präsident des Komitees unterschrieb Gottfried Binder und als Aktuar Georg Kempf. Das 3,5 km lange Trassee würde auf dem Dorfplatz in Affoltern enden. Den Betrieb mit zwei Motorwagen sowie die Verwaltung von Mobiliar und Gerätschaften würde die ZOeS gewährleisten.

Im April 1924 erschien ein Anleihensprospekt: Für eine Aktiengesellschaft wurden 400 000 Franken gesucht. Zum siebzehnköpfigen Initiativkomitee gehörten die Gemeindepräsidenten von Affoltern und Oerlikon, drei Gemeinderäte aus Oerlikon und Affoltern, ein Arzt und ein Kantonsrat aus Regensdorf sowie der Ingenieur Scheifele. Im Oktober 1924 orientierte das Initiativkomitee im Affoltemer Restaurant Schmidte über den Stand des Projekts für eine Tramlinie nach Oerlikon.

Die Sache zog sich in die Länge; Aktien wurden nur schleppend gezeichnet. Im Februar 1926 berichtete die kantonale Baudirektion nach Bern, es seien zurzeit Verhandlungen im Gang, welche zur Einführung eines Automobilkurses zwischen Oerlikon und Affoltern anstelle einer Strassenbahn führen könnten.

Einen Schlussstrich zog schliesslich der Direktor der ZOeS, der in seinem Jahresbericht fürs Jahr 1926 schrieb: *«Dieses Aktienkapital hätte je zur Hälfte von Interessenten in Oerlikon und Affoltern b. Zch. und der Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach übernommen werden sollen. Die Arbeiten des Initiativ-Komitees hatten nicht den gewünschten Erfolg. Es wurden bis im März 1926 in Affoltern b. Zch. und Oerlikon nur für 175 000 Franken Aktien gezeichnet. Mit Rücksicht auf diesen Misserfolg hat das Initiativ-Komitee seine Tätigkeit eingestellt. Ohne Zweifel ist das einzig mögliche und richtige Verkehrsmittel für Affoltern eine Automobilverbindung.»*

Rechts das noch bestehende Haus der Poststelle Affoltern bei Höngg 1842–1876. (Aufnahme um 1910) Quelle: BAZ

Postbureau Affoltern 1876–1900, einige Meter stadtwärts neben der Wirtschaft Löwen. Quelle: BAZ

Postgebäude 1900–1931 an der Zehntenhausstrasse 20. Das Gebäude steht heute noch. Es ist innen umgebaut worden. Quelle: /24/

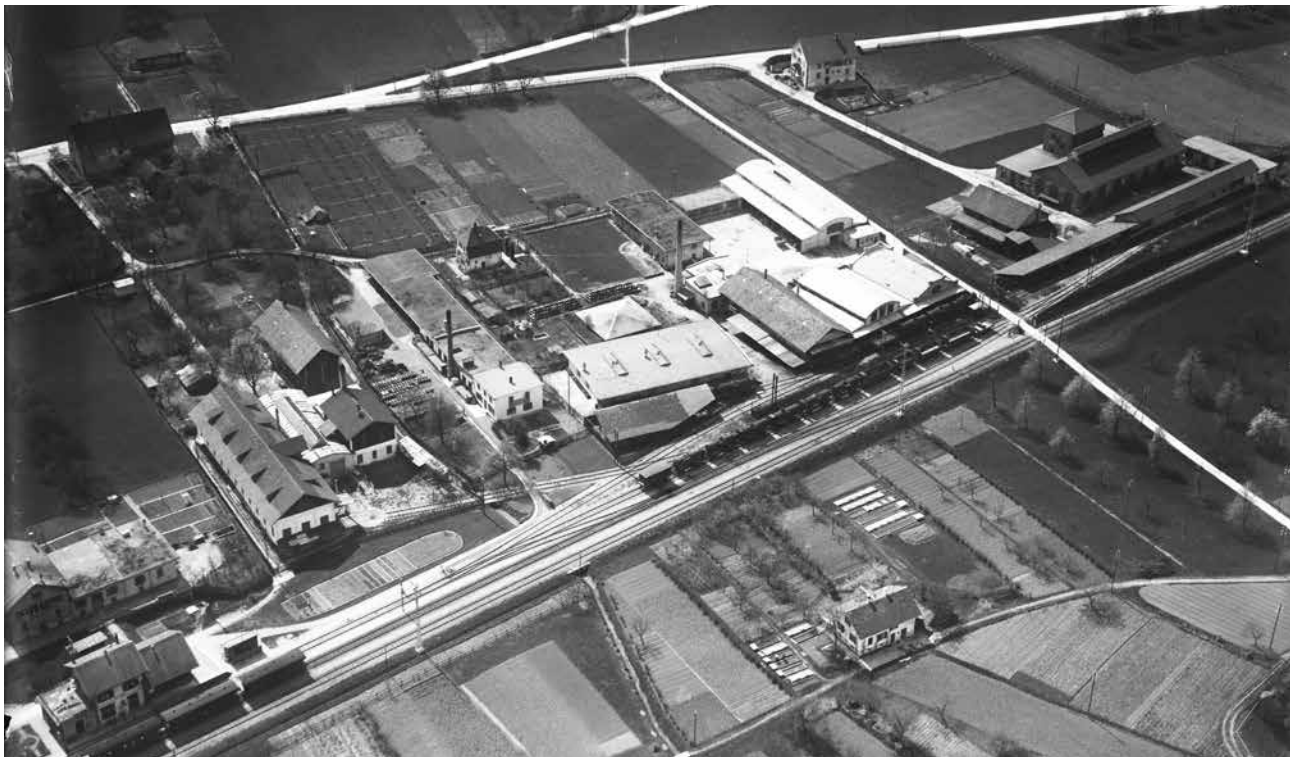
Postgebäude 1931–1953 an der Zehntenhausstrasse 12. Die heutige Poststelle an der Jonas-Furrer-Strasse wurde 1953 eröffnet und 1974 erweitert. Quelle: /26/

1925: Endlich fährt wieder ein Bus zum Milchbuck

Die Herren Fritz Frei und Albert Schwarber waren vorsichtig. Sie erkundigten sich im Frühling 1925 vorerst einmal beim Gemeinderat Affoltern nach den nötigen Formalitäten für die Erlangung einer Konzession für eine Autobusverbindung. Ihr sechsplätziger Bus sollte vom «Löwen» Affoltern via Wehntalerstrasse und Weststrasse zum Birchplatz fahren, wo Passagiere nach Oerlikon Gelegenheit zum Aussteigen hätten. Weiter würde der Bus durch die Birchstrasse und die Wehntalerstrasse zum Milchbuck gelangen und dort – wie schon fünfzehn Jahre früher Jakob Eglis Bus – den Anschluss an die Strassenbahn und damit zum Leonhardsplatz (heute: Central) und Bahnhofquai gewährleisten. Einen eigentlichen Fahrplan wollten die beiden Fragesteller vorderhand nicht aufstellen; sie würden nach Bedürfnis und in einigermassen regelmässigen Abständen fahren. Die ersten Fahrten führten Frei und Schwarber am 11. Mai während einiger Tage durch. Frei besorgte die Werkstätte; Schwarber fuhr als Kondukteur auf dem Wagen. Prompt wies die Kreispostdirektion die beiden auf die Notwendigkeit einer Konzession hin. Sofort stellten die beiden den Betrieb ein. Schon zehn Tage später stellten sie bei der Oberpostdirektion in Bern ein Gesuch um Konzession; ihr Autokurs werde *«von den Bewohnern sehnlichst erwartet».* Die Strecke würde täglich mindestens 15-mal befahren; vorhanden sei ein 15-plätziger Car Alpin und ein 6-plätziger Landaulet. Im Sommer würde die Strecke um einen Kilometer bis zum Katzensee verlängert.

Die Fahrt von Affoltern zum Milchbuck solle 1 Franken kosten. «Bern» erteilte am 16. September 1925 die Konzession für die Strecke von Affoltern zum Milchbuck – vorerst einmal für ein Jahr. Der Gemeinderat Affoltern hatte nämlich in seiner Stellungnahme geltend gemacht, dass diese Konzession nur bis zur allfälligen Betriebseröffnung von Strassenbahnen im Einzugsgebiet des Kraftwagenkurses bestehen solle.

Endstation des Affoltemer Busses am Milchbuck. *Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf /1/*



Das Industriegebiet von Affoltern auf einer Aufnahme von Walter Mittelholzer im Jahr 1926: Am oberen Bildrand die Wehntaler- und die (heutige) Furttalstrasse. Links unten gleich beim Bahnhof die Zuckersägerei Bachmann. Daneben – unmittelbar angrenzend an das 1925 trockengelegte Bett des Dorfbachs – die Firmen Borsari & Co. und Süssmann AG. Diesseits der noch unbefestigten Blumenfeldstrasse liegen die ausgedehnten Lagerhallen der Firma Jules Kuhn & Cie. und jenseits diejenigen der CeCe-Graphitwerke AG. Die damals recht ausgedehnten Industriegeleise sind heute restlos demontiert.

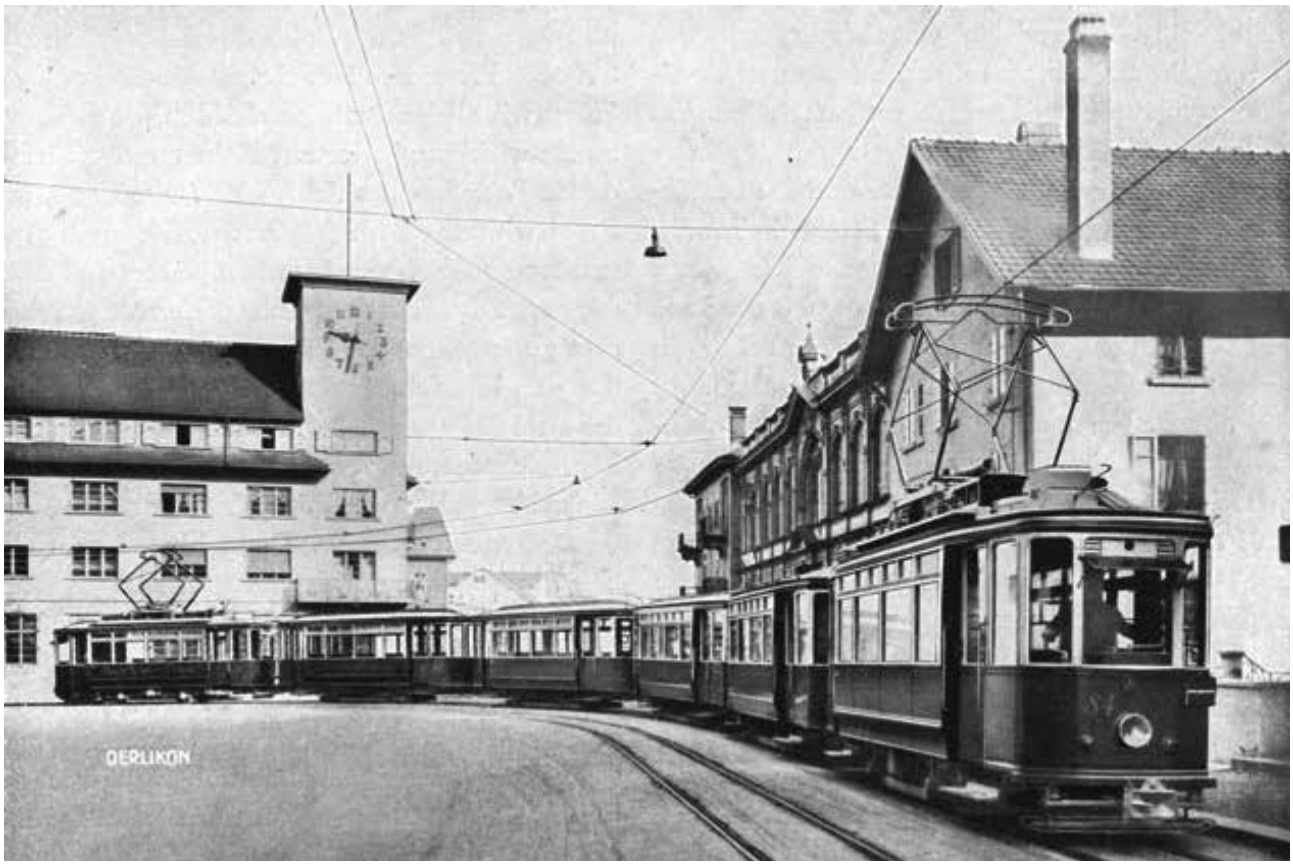
Quelle: ETH-Bibliothek, Sammlung «Luftbild der Schweiz»

Jahreswende 1925/1926: Ein Störmanöver der ZOeS

Der Gemeinderat Affoltern diskutierte kurz vor Weihnachten 1925 eine Nachricht aus Oerlikon: Vom 19. Dezember 1925 solle bis längstens am 10. Januar 1926 ein probeweiser Busbetrieb zwischen Oerlikon und Affoltern mit einem 40-Plätzer durchgeführt werden und dessen Machbarkeit beweisen; dies habe die ZOeS dem Eidg. Post- und Eisenbahndepartement am 21. Dezember mitgeteilt. Ein gewisser Jenny von Zürich führe diese Probefahrten aus; dabei würden Billette der ZOeS abgegeben. Die Kreispostdirektion habe zwar schon am 18. Dezember darauf hingewiesen, dass dafür eine Konzession nötig sei. Aber die ZOeS habe geltend gemacht, es bestehe kein Fahrplan und es werde nach Bedarf während einer kurzen Zeitspanne und mit dem üblichen Versicherungsschutz gefahren, sodass sie eine Konzession für entbehrlich halte.

Die konzessionierten Betreiber der Buslinie Affoltern–Milchbuck protestierten schon am 19. Dezember, dem ersten Betriebstag, bei der Kreispostdirektion Zürich gegen diese Probefahrten. Diese wurden denn auch sofort eingestellt. Am 24. Dezember beschloss der Gemeinderat Affoltern, den ZOeS-Direktor Meyer zu einer Konferenz einzuladen; es sei *«nicht ganz korrekt, dass die Konzessions-Inhaber Frei & Schwarber … so ohne Weiteres in Schaden gestellt werden».*

Ungerührt von allem schrieb Meyer im Jahresbericht der ZOeS fürs Jahr 1925: «Der Verkehr mit den Behörden und anderen Bahnverwaltungen war stets ein angenehmer und gibt zu keinen Bemerkungen Anlass.»



Um 1930: Die letzte Rollmaterialbeschaffung der ZOeS auf einer Werkfoto: ein Sechswagenzug mit Fernsteuerung. Dahinter das 1927 erbaute Postgebäude Oerlikon und das Casino Oerlikon (abgebrochen 1941). Lieferanten waren Maschinenfabrik Oerlikon und Schweizerische Wagonfabrik Schlieren. Zwei weitere Motorwagen gehörten auch zur Lieferung. Quelle: BAZ

Guido Meyer (1875–1932), Direktor ZOeS

Peter Suter schreibt in seinem Buch «Limmattal-Strassenbahn» von 2001 über Guido Meyer:

«Aus Familienrücksichten verliess der gebürtige Aargauer die Kantonsschule vorzeitig. Er betätigte sich vorerst im Aussendienst der Nordostbahn als Stationsbeamter und später im Verwaltungsdienst. 1897 trat er in den Dienst der im Bau befindlichen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach, wo er es zum Direktor brachte, bis das Unternehmen gleichzeitig mit der Limmattal-Strassenbahn an die Stadt Zürich überging. Daneben übernahm er nach und nach die Leitung verschiedener weiterer Bahnen. Zu seinem ‹Imperium› gehörten die Zugerbergbahn, die elektrischen Strassenbahnen Zug, die Uetlibergbahn, die Wetzikon-Meilen-Bahn, die Dampfschiffgesellschaft auf dem Zugersee, die Uster-Oetwil-Bahn und die Süd-Ost-Bahn sowie ab 1921 die Limmattal-Strassenbahn. Vertretungsweise stand er auch der Bremgarten-Dietikon-Bahn vor. Und für den Busbetrieb auf der aufgehobenen Tramstrecke Schlieren–Dietikon gründete er einen eigenen ‹Automobilbetrieb für den Kanton Zürich›.

Quelle: /18/Zürich

G. Meyer war ein Selfmademan, ein «Macher», der seine Position sehr wohl für sich zu nutzen wusste. Seine Geschäftsführung blieb in seinen letzten Jahren von Kritik nicht verschont. Er konnte sehr derb werden, vor allem gegenüber Untergebenen. Vielleicht überspielte er damit seine langjährige Krankheit (Diabetes), die ihn auf einem Auge erblinden liess und ihn ein Bein kostete. ‹Am Grabe schweigt die Kritik›, hiess es im Nachruf der ‹Neuen Zürcher Zeitung›.»

Dass Guido Meyer nicht zimperlich war, hatte schon im Jahr 1910 Jakob Egli in Affoltern zu spüren bekommen, als es darum ging, die beiden neu angeschafften Omnibusse für die Linie zum Milchbuck vom Kontrollingenieur prüfen zu lassen. Meyer, der Verwaltungsratspräsident der «Automobil-Unternehmung Affoltern b. Zch.» scheute sich damals nicht, Eglis Aussagen mit einem Brief an eine kantonale Amtsstelle zu korrigieren; darin standen zwischen technischen Aussagen auch die folgenden Sätze: *«Herr Egli hat Ihrem Herrn Kontrollingenieur absolut unrichtige Angaben gemacht. … Wir bedauern, dass Herr Egli mit seinem Geschwätz zu diesen unnötigen Schreibereien Veranlassung gegeben hat.»*

1926: Verlängerung der Konzession für Frei & Schwarber

Im Februar 1926 wandte sich die Firma Frei & Schwarber erneut an die Oberpostdirektion: Der vorhandene Car alpin reiche für den Verkehr an Werktagen. An Sonntagen sei die Frequenz grösser, sodass dann jeweils ein Wagen mit 25–30 Plätzen zugemietet werden müsse. Die Firma beabsichtige nun, einen Saurer-Bus zu kaufen, und beantrage im Interesse einer gesicherten Amortisation die Verlängerung der Konzession auf neun Jahre.

Damit war der Zürcher Regierungsrat, zur Stellungnahme aufgefordert, nicht einverstanden. Er wies darauf hin, die ZOeS wäre bereit, gemeinsam mit der Firma Jenny & Cie. in Zürich einen Busbetrieb einzurichten und darin Frei und Schwarber soweit möglich zu beschäftigen oder aber für den Erwerb der Konzession für den Automobilbetrieb 1000 Franken zu bezahlen. Er zweifle daran, dass die privaten Betreiber Frei & Schwarber in finanzieller, kaufmännischer und technischer Hinsicht in der Lage wären, einen belastbaren Busbetrieb mit Affoltern b. Zch. zu gewährleisten.

Die Oberpostdirektion entschied am 19. Juni 1926 angesichts der widersprüchlichen Stellungnahmen, die Konzession nur bis zum 14. September 1929 zu verlängern. Und mit der Aufnahme eines regelmässigen Strassenbahnbetriebs nach Affoltern würde die Kraftwagenkonzession erlöschen – nicht nur auf der Strecke Affoltern–Milchbuck, sondern auch auf der Strecke Affoltern–Katzensee. Der zusätzlichen Bedingung, die Unternehmung müsse ab Mitte September 1926 einen *«kollaudierten Wagen schweizerischer Herkunft»* in Betrieb nehmen, wobei der vorhandene Car alpin ausländischer Herkunft als Reservewagen dienen könne, trug Fritz Frei durchaus Rechnung: Er lud noch vor Ende August den Gemeinderat Affoltern zu einer Probefahrt mit dem neuen Kurswagen *«an einem der nächsten Sonntage»* ein.

1929: Am Weg zum Milchbuck – der Fallende Brunnenhof dort, wo einige Jahre später die Wehntalerstrasse die Hofwiesenstrasse kreuzte. *Quelle: BAZ*

1926: Eine neu projektierte ZOeS-Buslinie soll nach Affoltern führen

Der ZOeS-Direktor Meyer fragte den Gemeindepräsidenten von Affoltern im März 1926 telefonisch an: Was würde der Gemeinderat Affoltern dazu meinen, wenn die ZOeS einen Busbetrieb Oerlikon–Affoltern mit zwei grossen Wagen übernähme? Die Herren Frei und Schwarber könnten die dafür erforderlichen 100 000 Franken ohnehin nicht aufbringen. Die anschliessende Diskussion im Gemeinderat ergab vorerst die Meinung, die ZOeS solle direkt mit Frei & Schwarber Kontakt aufnehmen, denn diese sollten *«nicht so ohne weiteres auf die Seite gesetzt werden».*

Im Herbst 1926 reichte die ZOeS Konzessionsgesuche für Kraftwagenverbindungen in der weiteren Umgebung von Oerlikon ein: nach Kloten, Wallisellen und Dübendorf. Darunter war auch eines für die Strecke vom Sternenplatz in Oerlikon nach Affoltern und weiter auf der (heutigen) Furttalstrasse nach Regensdorf. Dieser Kraftwagenbetrieb würde der ZOeS angegliedert, welche zugleich Hauptaktionär einer neu zu gründenden «A.-G. für Automobilbetriebe im Kanton Zürich» würde. Die Konzession für diese Linie sollte erst nach Ablauf der Konzession für Frei & Schwarber beginnen.

Ein solcher Kraftwagenbetrieb als Ergänzung zu einem Strassenbahnnetz lag damals in der Luft: Auch die Städtische Strassenbahn Zürich plante die Einführung solcher Buslinien; sie nahm denn auch im August 1927 mit insgesamt fünf Bussen eine Ringlinie von der Utobrücke via Hardplatz zum Rigiviertel in Betrieb. Der Gemeinderat Affoltern wurde vom Kanton zur Stellungnahme zum ZOeS-Gesuch aufgefordert. Er beriet das Konzessionsgesuch an zwei Sitzungen im Dezember 1926 im Beisein von Fritz Frei. Er stellte vorerst fest: *«Seitdem der in den Konzessionsbedingungen verlangte Wagen in Betrieb genommen worden ist, hat sich eine merkliche Verbesserung des Kraftwagenverkehrs gezeitigt.»*

Frei war mit der Abtretung seiner Konzession nur gegen eine gebührende Abfindung bereit; die beiden Strecken zusammenlegen wollte er auch nicht. Eine Mehrheit des Gemeinderats wollte das Gesuch der ZOeS unterstützen, äusserte aber den dringenden Wunsch, dass die ZOeS den Betrieb Frei käuflich übernehme. Die Ratsminderheit hielt den bestehenden Busbetrieb für genügend; es solle nicht der Betrieb Frei *«an die Wand gedrückt werden».* Wenn aber Frei so entschädigt werde, dass er nicht zu Schaden käme, würde auch sie das Gesuch der ZOeS unterstützen. Eine einhellige Meinung bildete sich nicht; daher wurden dem Kantonsingenieur beide Meinungen unterbreitet.

Der Regierungsrat folgte in seiner Stellungnahme vom November 1927 der Haltung des Affoltemer Gemeinderats: Er empfahl der Oberpostdirektion, in die Konzession eine Bedingung zu loyaler Abfindung des Autobusunternehmens Frei aufzunehmen. Weil aber der Konzessionsbeginn der Linie nach Affoltern und Regensdorf erst auf Herbst 1929 beantragt war, blieb die Sache in der Schwebe.

1927: Die ersten Autobusse der StStZ vor dem Depot Elisabethenstrasse. Quelle: /14/

1928: Kritik an Fritz Freis Expansionsbestrebungen

Am 22. November 1927 beantragte Fritz Frei – jetzt Alleinunternehmer – bei der Oberpostdirektion die Verlängerung seiner am 14. September 1929 auslaufenden Konzessionen Affoltern–Milchbuck und Affoltern–Katzensee um weitere sechs Jahre. Er wolle den betriebenen «Spa»-Wagen durch einen neuen ersetzen, der etwa 45 000 Franken kosten werde; auch wolle er die Wohnung und die Garage zur Vereinfachung der betrieblichen Abläufe in einer einzigen Liegenschaft zusammenfassen. Wegen des damit verbundenen grossen finanziellen Engagements sei er an einer langfristigen Konzession interessiert.

Kritisch äusserte sich dazu der Gemeinderat Oerlikon. Es seien zurzeit zwei Konzessionsgesuche im Gebiet Milchbuck pendent: Die Städtische Strassenbahn Zürich wolle eine Tramlinie durch die neu zu erstellende Hofwiesenstrasse vom Schaffhauserplatz bis zum Bahnhof Oerlikon betreiben, und die ZOeS wolle eine Strassenbahnlinie vom Milchbuck durch die Wehntaler- und die Birchstrasse zum Bahnhof Oerlikon bauen. In der Tat hatte die ZOeS, welche die Rentabilität ihrer Stammlinie durch die Absichten der StStZ auf einer parallel laufenden Strecke bedroht sah, ein solches Gesuch eingereicht. So kam es denn, dass im April 1928 auch der Regierungsrat die Verlängerung der Konzession von Frei nicht befürwortete.

Im Februar 1928 beantragte Frei die Ausdehnung seiner Konzession auf die Strecke Affoltern–Regensdorf. Zu diesem Gesuch äusserten sich die Gemeinderäte von Affoltern und Regensdorf positiv. Auch der Regierungsrat hatte im April 1928 nichts dagegen einzuwenden; er untersagte allerdings die Streckenführung über die direkte Verbindungsstrasse von Affoltern nach Regensdorf wegen der beschränkten Strassenbreite und verlangte die Benützung der Strasse entlang dem Katzensee. Und diese Konzession sei gleich zu befristen wie die vorhandenen Konzessionen.

Allerdings brachte der Regierungsrat in seinen Erwägungen seine Verwunderung über die geplante Ausweitung des Freischen Streckennetzes zum Ausdruck: Frei habe doch im Dezember 1927 der Oberpostdirektion mitgeteilt, der Verkehr nach Regensdorf sei so gering, dass der Busbetrieb *«wegen Nichtrendite schon nach kurzer Zeit aufgegeben werden müsste»*. Und nun stelle er zwei Monate später ein Konzessionsgesuch für dieselbe Strecke. Freis Rentabilitätsrechnung sei so nicht nachvollziehbar. Überhaupt sei bei der Diskussion über Konzessionserneuerung oder -ausdehnung zu vermeiden, dass

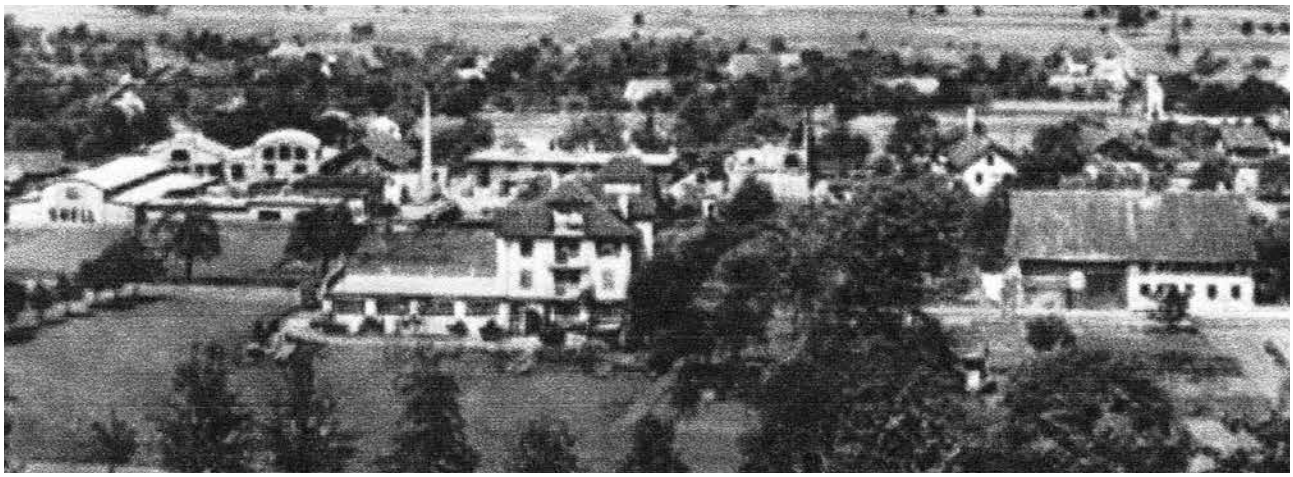
1929: Car alpin vor der neu erbauten Kronen-Garage in Affoltern. Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf /1/

Frei *«dazu veranlasst würde, seinen Wagenpark durch Anschaffungen zu vergrössern, welche unter Umständen Verluste eintragen müssten»*.

Dass Frei die Strecke nach Regensdorf erstmals am 15. Mai 1928 befuhr, wie das sein Sommer-Fahrplan 1928 ankündigte, darf bezweifelt werden, denn eine Konzession dafür hatte er ja noch nicht. Diese traf aus Bern erst Ende September 1928 in Form des Nachtrags Nr. 2 ein: Verlängerung der Konzessionsdauer bis zum 15. September 1932 und Ausdehnung der Konzessionsstrecke von Affoltern (Katzensee) nach Regensdorf. Man darf aber getrost annehmen, dass Frei gleich anschliessend von seinem Recht Gebrauch machte. Fahrplangemäss fuhr sein Bus vormittags um 11.15 Uhr und nachmittags um 16.16 Uhr nach Regensdorf; sonntags kam ein Zusatzkurs um 14.45 Uhr dazu. Eine gute halbe Stunde später war dann der Bus jeweils wieder zurück in Affoltern.

Frei machte auch Ernst mit seiner Expansion: Er erhielt im Jahr 1929 die Baubewilligung für ein «Wohnhaus mit Werkstätten und Remisen». Dieses steht heute noch an der Wehntalerstrasse 585 nahe bei der Abzweigung der Furttalstrasse von der Wehntalerstrasse; eingemietet ist ein Garagenbetrieb.

Um 1929: Fritz Freis Linienbus Milchbuck–Affoltern–Regensdorf. Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf /1/



Nach 1929: Das Industriegebiet von Affoltern, vom Hungerberg aus gesehen: Vorne links steht an der Wehntalerstrasse das Wohn- und Garagengebäude von Fritz Frei, dahinter die Lagerhallen der «Lumina AG», welche 1927 die Liegenschaft der Jules Kuhn & Cie. gekauft hatte und Shell-Produkte verkaufte. *Quelle: BAZ*

1928: Eine kurzlebige Idee: die Strassenbahn Neuaffoltern–Oerlikon

Die ZOeS schickte am 21. Mai 1928 dem Eidg. Eisenbahndepartement ihr Konzessionsgesuch für eine einspurige Strassenbahnlinie vom «Hirschen» in Neuaffoltern bis zur «Überführungsbrücke SBB». Gleichzeitig nahm sie Abstand vom Projekt einer Strassenbahnlinie durch die Birchstrasse: Nun sollten also die Linien von Neuaffoltern und diejenige vom Milchbuck her durch die Hofwiesenstrasse und ab Überführungsbrücke auf demselben Trassee zum Bahnhof Oerlikon führen. Man kann heute rückblickend vermuten, dass sich damit die ZOeS als eine zweite, ernstzunehmende Betreiberin von Strassenbahnlinien jenseits des Milchbucks profilieren wollte.

Angesichts der Vielfalt der Konzessionsgesuche fragte der Gemeinderat von Affoltern Anfang Juni beim Stadtrat von Zürich an, was der neuste Stand der Strassenbahnprojekte *«gegen unsere Gemeinde hin»* sei. Die Antwort des Stadtrats kam prompt: Eine neue Tramlinie sei *«von der Weinbergstrasse weg durch die projektierte Hofwiesenstrasse nach dem Bucheggplatz und weiter über die Wehntalerstrasse hinweg nach dem Bahnhof Oerlikon»* vorgesehen. Gegen eine Tramlinie in der Weststrasse habe der Stadtrat nichts einzuwenden; aber eine Strassenbahnlinie nach Affoltern könne er *«in nächster Zeit»* nicht zusichern.

Eine öffentliche Versammlung am 29. Juni 1928 in der «Krone» Affoltern wurde von rund 80 Personen besucht. Der Gemeindepräsident rekapitulierte einleitend die Bemühungen der vergangenen Jahrzehnte um Verkehrsverbindungen. In der Diskussion wiesen mehrere Votanten auf die laufende Diskussion betreffend die Eingemeindung hin. Die Versammlung endete mit einem einstimmigen Verdikt: Eine Strassenbahn bis zum «Hirschen» in Neuaffoltern würde grossen Gemeindeteilen von Affoltern überhaupt nichts bringen; das Gesuch sei abzulehnen. Dazu trug wohl auch ein Votum von Fritz Frei bei: Er wolle seinen Betrieb ausbauen, sobald *«die ständige Beunruhigung durch die ZOeS»* aufhöre; ein Gesuch um Konzessionierung seines Autobetriebs bis zum Bahnhof Oerlikon habe er bereits abgeschickt. Eine Woche später beschloss der Gemeinderat nach einiger Diskussion mit allen Stimmen gegen diejenige des Gemeindepräsidenten Binder, dem Kantonsingenieur die Abweisung des Konzessionsbegehrens vorzuschlagen.

Das Tram nach Neu-Affoltern – rechts oben rot eingetragen. *Quelle: /19/*

1934: Die Wehntalerstrasse, stadtauswärts gesehen, kurz vor dem Dorfplatz Affoltern. *Quelle: BAZ*

Ab 1930: Hektik vor der Eröffnung der städtischen Buslinie

Der Streit zwischen der StStZ und der ZOeS um die Konzession für die Strassenbahnlinie in der Hofwiesenstrasse führte Anfang Mai 1929 zum Vorschlag der ZOeS an den Zürcher Stadtrat, die Stadt solle die Aktien der ZOeS aufkaufen. Tatsächlich bewilligten die Zürcher Stimmbürger Ende Januar 1930 den dafür erforderlichen Kredit von 2,45 Millionen Franken. Im Juni 1930 wurde der Direktor der ZOeS von seinem Verwaltungsrat ermächtigt, um die Aufhebung der Strassenbahnkonzession der ZOeS und gleichzeitig namens der Stadt Zürich um Konzessionen für Kraftwagenverbindungen auf den Strecken Oerlikon–Schwamendingen und Oerlikon–Affoltern nachzusuchen. Am 10. Juli lud die ZOeS den Gemeinderat Affoltern zu Probefahrten am 15. Juli auf den in Aussicht genommenen Kraftwagenstrecken ein.

Dass der Busbetrieb nicht nur wochentags, sondern auch an Sonntagen gefragt war, illustriert eine Szene, die Fritz Frei Mitte Juli einer kantonalen Polizeibehörde beschrieb, nachdem ihn diese wegen wiederholten Fahrens mit überladenem Bus schriftlich gemassregelt hatte: *«Vor kurzer Zeit passierte folgender Vorfall: An einem Sonntag waren in Affoltern eine grössere Zahl Ausflügler, welche abends ca. 6 h von einem starken und anhaltenden Regen überrascht wurde. Als der Omnibus zur üblichen Zeit an der Wartestelle die Passagiere aufnahm, erfolgte eine Bestürmung des Wagens. Der Chauffeur bemühte sich, um den Wagen zu schliessen, als die vorgeschriebene Zahl Personen Platz genommen hatten. Das Publikum war so erbost, dass der Chauffeur angegriffen und nicht unerheblich verletzt wurde. Durch das Telephon wurde um polizeiliche Hilfe gebeten, die jedoch zufolge Arbeitsüberhäufung nicht erscheinen konnte.»*

Ende Juli 1930 beschloss der Gemeinderat Affoltern seine grundsätzliche Zustimmung zum städtischen Konzessionsgesuch für die Buslinie Oerlikon–Affoltern. Aber auch die Frage der Entschädigung von Fritz Frei müsse geregelt werden; zurzeit sei einzig bekannt, dass wegen Freis *«bedeutend übersetzter Forderung»* gegenüber der Stadt die Verhandlungen vorläufig gescheitert seien. Der Rat war der Meinung, Freis Renditeberechnungen seien nicht haltbar und Frei werde nach 1932 keine Konzession für seine heutige Strecke mehr erhalten; die Blütezeit seines Unternehmens werde mit der Betriebseröffnung der Tramlinie in der Hofwiesenstrasse Anfang Oktober 1930 zu Ende gehen. Übrigens sei nicht Guido Meyer, sondern der Zürcher Stadtrat Kruck

der geeignete Partner für faire Verhandlungen mit Frei.

Im Februar 1931 meldete sich beim Gemeindeschreiber ein «Bürgerlicher Gemeinde-Verein Affoltern b. Zch.»: Er habe eine dreiköpfige Verkehrskommission gebildet, welche vom Gemeinderat auch gerne die eintreffenden Anfragen betreffend Verkehrsfragen erhalten möchte; er wolle seine Wünsche *«rechtzeitig und an richtiger Stelle vorbringen».* Zu dieser Kommission gehörte auch der Unternehmer Georg Kempf. Derselbe Verein setzte sich im Juni, nachdem Kempf dessen Präsident geworden war, auch für die Unterstützung des Konzessionsgesuchs der Stadt Zürich für die Strecke Oerlikon–Affoltern–Regensdorf ein; die städtische Tarifordnung sei wesentlich billiger. Er argumentierte: *«… ca. 70 % aller Erwerbstätigen von Affoltern arbeiten auswärts … Der jetzige Autobusbetrieb dient in verschwindend kleinem Masse der auswärts arbeitenden Bevölkerung und kommt … hauptsächlich weil zu teuer, für den täglichen Verkehr nicht in Frage. … Vom Frühling bis im Herbst herrscht ein grosser Verkehr zwischen Zürich, Oerlikon und dem Strandbad Katzensee. … An Sonntagen sind es Tausende von Personen, die den weiten Weg zu Fuss zurücklegen müssen, weil der jetzige Unternehmer des Autobusbetriebs den Stossverkehr nicht bewältigen kann.»* Der Gemeinderat übernahm diese Argumentation fast wörtlich in seinem Brief an die zuständigen Behörden.

Am 23. März 1932 schickte Frei sein Gesuch um eine dreijährige Verlängerung der Konzession über den 15. September 1932 hinaus nach Bern. Damit lagen der Oberpostdirektion zwei Gesuche für dieselbe Konzession vor. Am selben Abend fand aber auch im Restaurant Krone eine öffentliche Veranstaltung statt, an der 200 Personen teilnahmen. Georg Kempf, Präsident des Verkehrs- und Verschönerungsvereins Affoltern bei Zürich referierte: Die Eingemeindung sei zwar nach der kantonalen Abstimmung vom 5. Juli 1931 erreicht, aber auch die Autoverbindung sei für Affoltern eine Lebensfrage.

Der Konzessionär Frei solle nicht einfach auf die Seite gestellt werden, denn für seine grossen finanziellen Opfer müsse ihm die Gemeinde dankbar sein. Allerdings wolle Frei die Konzession auch nach dem 15. September 1932 weiterführen. Aber seine Billette seien zu teuer – wesentlich teurer, als was nach der Eingemeindung gemäss dem Taxsystem der StStZ. zu erwarten wäre. Frei hielt dem entgegen, ihm sei von der Stadt nur gerade *«ein Trinkgeld»* angeboten worden. Kempf tadelte Frei: Dieser habe trotz laufender Eingemeindungskampagne *«teure Bauten erstellt und den Wagenpark vermehrt».* Die abschliessend ohne Gegenstimme verabschiedete Resolution bezeichnete den Autobetrieb von Oerlikon nach Affoltern als absolutes Bedürfnis; das Konzessionsgesuch der Stadt Zürich werde *«mit allem Nachdrucke»* unterstützt. Auf den jetzigen Konzessionsinhaber Fritz Frei solle in billiger Weise Rücksicht genommen werden. Es werde empfohlen, auch die Ausdehnung der Konzession auf den Autobusbetrieb nach Regensdorf zu prüfen. Diese Resolution wurde in den folgenden Tagen von 800 weiteren Personen unterschrieben.

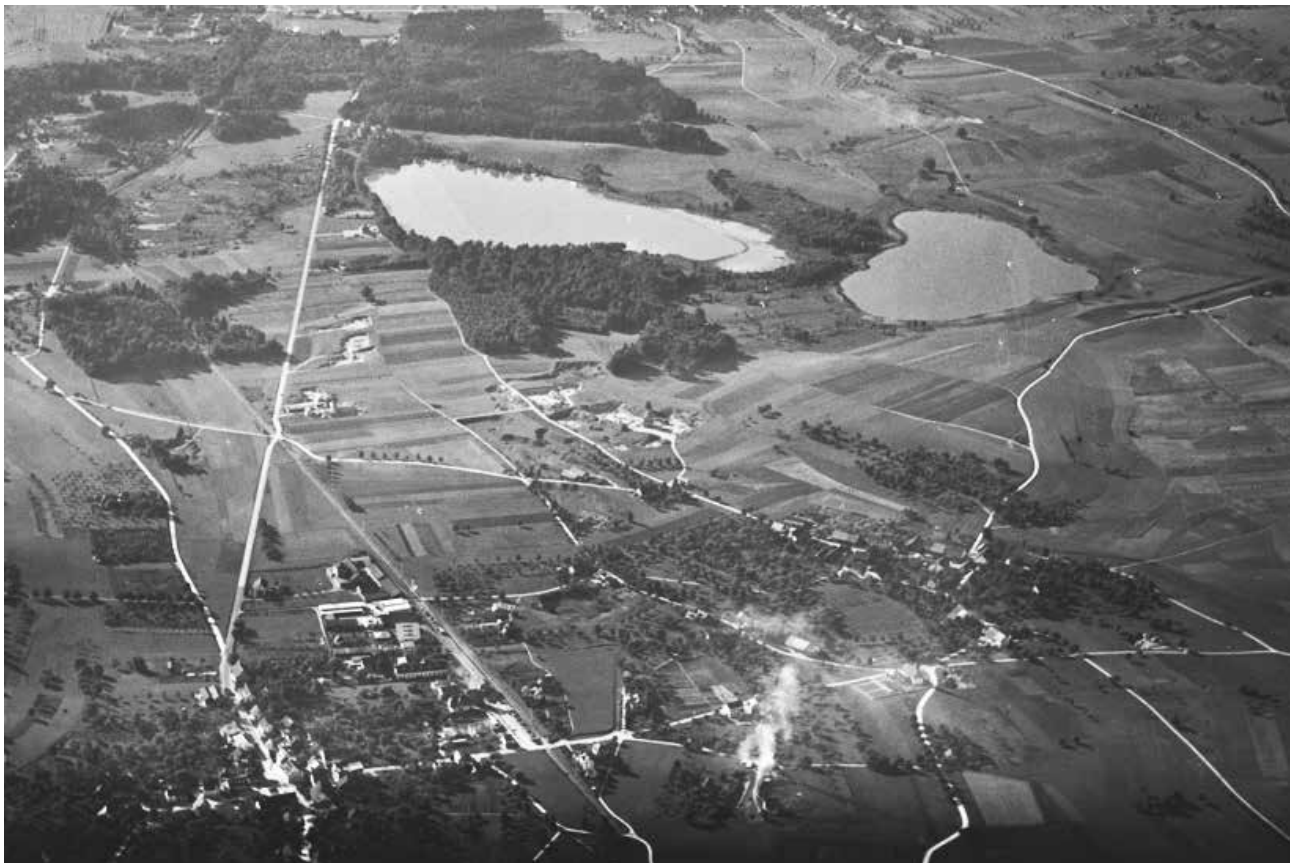
Der Regensdorfer Gemeindepräsident setzte sich an dieser Versammlung für die Beibehaltung des Busbetriebs nach Regensdorf – wenigstens mit Morgen-, Mittag- und Abendkursen – ein. Die Stadt Zürich hingegen war wegen des absehbaren Betriebsdefizits auf diese Konzession keineswegs versessen; man könne diese durchaus dem Konzessionär Frei belassen, schrieb sie im April 1932 dem Kursinspektorat der Postbehörde: *«Wenn die Stadt den Betrieb von Affoltern nach Regensdorf übernehmen müsste, könnte diese Linie nur als Überlandkraftwagenbetrieb, wie im Limmattal, mit eigenen Taxen und nur im Umfang des heutigen Fahrplanes durchgeführt werden.»*

Zwei Wochen später besuchten Gemeinderat Fritz Bosshard und Georg Kempf den Oberpostdirektor in Bern, dem die März-Resolution auch zugestellt worden war. Dieser sprach sich, wie die beiden dem Gemeinderat berichteten, dafür aus, dass Frei mit mehr als den von der Stadt Zürich offerierten 10 000 Franken abgefunden werde. Auch wolle er die Übernahme des Busbetriebs nach Regensdorf zu einer Auflage in der Konzession an die Stadt Zürich machen; dass aber Freis Konzession nicht verlängert werde, stehe fest. Der Oberpostdirektor hatte vermutlich auch Anliegen aus Regensdorf vernommen; dort hatte nämlich schon im Dezember 1930 der Arzt Dr. Diener in der Gemeindeversammlung beantragt, der Gemeinderat solle sich für die Beibehaltung der Busverbindung nach Affoltern einsetzen.

Im Juli 1932 endete eine von der kantonalen Baudirektion angesetzte mündliche Aussprache zwischen Fritz Frei und einer städtischen Delegation unter Stadtrat Kruck ergebnislos: Frei hatte am 30. Juni insgesamt 360 000 Franken für die Liegenschaft, die beiden Wagen, die Tankanlage und den Erwerbsausfall gefordert. Demgegenüber wollte die Stadt eine Abfindung von 20 000 Franken bezahlen; am Kauf der Liegenschaft oder des Wagenparks war sie nicht interessiert. Die Diskrepanz war nicht zu überbrücken. In Krucks Bericht an die Baudirektion stand auch, die Stadt sei an einer Konzession für die Re-

gensdorfer Strecke nicht interessiert. Auch der Betrieb der Linie nach Affoltern bringe der Stadt nur Verluste; er sei aber ein *«Lebensinteresse von Affoltern»*. Demgegenüber müssten die Privatinteressen von Frei, der sich mit Bauten und Ausweitung des Geschäftsbetriebs *«überspekuliert»* habe, in den Hintergrund treten.

Offenbar artete anschliessend im Dorf Affoltern die Diskussion über diese Auseinandersetzung mit Frei aus. Um Gerüchten entgegenzutreten, fasste der Verkehrs- und Verschönerungsverein am 21. Juli in einer Notiz im «Echo vom Zürichberg» und im «Volksrecht» die Inhalte der Resolution vom März zusammen und schilderte die weitere Entwicklung. Gleichenorts folgte am 6. September ein zweiter, noch ausführlicherer Artikel. Diesmal unterschrieb auch der Gemeinderat von Affoltern: Von *«systematischem Genickbrechen» könne nicht die Rede sein. «Wenn Herr Frei heute zu kurz kommt, ist dies sein Selbstverschulden. Die Gemeindevertreter haben die Pflicht, vor allem die öffentlichen Interessen unserer Gemeinde zu wahren; sie haben aber auch für Herrn Frei aus den Verhandlungen herausgeholt, was in ihrer Macht war.»*



1929: Affoltern und die Katzenseen in einer Luftaufnahme von Walter Mittelholzer. Ober- und Unteraffoltern sind deutlich getrennt. Die Industriebetriebe bilden einen Komplex beim Bahnhof. Die zahlreichen Kiesgruben im Gebiet gegen die Katzenseen fallen auf. Die gewundene Strasse am rechten Rand der Abbildung bildete die einzige Verbindung von Zürich nach Regensberg und Zurzach, bevor im Jahr 1842 die Wehntalerstrasse erstellt war. *Quelle: ETH*

Georg Kempf (1895–1961)

Als Georg Kempf im Februar 1961 66-jährig starb, hielt der Affoltemer Pfarrer Emil Spillmann vor einer überaus grossen Trauergemeinde in der Kirche Oerlikon fest, Georg Kempf habe so viel fürs Quartier Affoltern gemacht wie keiner seiner Zeitgenossen. Und damit meinte er nicht nur Kempfs Einsatz für bessere Verkehrsverbindungen nach der Stadt, sondern auch Kempfs Wirken in der Gemeinde: als Mitglied einer Affoltemer Tramkommission im Jahr 1923, acht Jahre später als Mitglied der Verkehrskommission des Bürgerlichen Gemeindevereins Affoltern bei Zürich sowie als Präsident des «Verkehrs- und Verschönerungsvereins Affoltern» von 1931, aus dem noch unter seinem Präsidium der heutige Quartierverein Affoltern entstand. Georg Kempf wirkte auch von 1940 bis 1958 als Mitglied des Zürcher Gemeinderats in der Fraktion der Freisinnigen Partei und war im Amtsjahr 1954/55 dessen konzilianter Präsident.

In Oerlikon war Kempf in den Fünfzigerjahren Zunftmeister von St. Niklaus und ebenso in Affoltern Abschnittchef der Zivilschutzorganisation. An seinem Grab sah man die Fahnen mehrerer Affoltemer Vereine, deren Mitglied oder Ehrenmitglied er gewesen war. Der Kreisschulpflege Glatttal hatte er vor 1940 während mehrerer Amtsperioden angehört und zeitweise als Präsident der Freisinnigen Kreispartei 11 geamtet. Für Anliegen des Gewerbes, des Natur- und Heimatschutzes und der Quartierverschönerung hatte Kempf stets ein offenes Ohr. Dazu kam seine Mitgliedschaft im Vorstand mehrerer schweizerischer Branchenverbände.

All diese Tätigkeiten übte Georg Kempf nebenamtlich aus. Hauptberuflich war er als Fabrikant der Leiter seines Betriebs für chemisch-technische Produkte an der Furttalstrasse in Affoltern. Diesen hatte er aus einem kleinen Handel mit Schuhnägeln um 1920 zum Hersteller der verschiedenartigsten Salben, Balsame, Cremen, Wachse, Öle und Fette emporgebracht. Nach der geglückten Übernahme der Fertigungslizenz für die spanische Kosmetikmarke «Myrurgia» erfreute sich seine Firma eines grossen Kundenkreises in der Schweiz. Das Marketing für sein breites Produktespektrum pflegte er gewissenhaft und einfallsreich.

Quelle: /21/

In seinem Landhaus auf einem Hügel oberhalb von Buchs ZH tüftelte Georg Kempf neue Produkte aus. Er empfing dort auch im geselligen Kreis seine Jagdkollegen, mit denen er ein Jagdrevier auf dem Buchserberg pflegte. Weit herum bekannt war er für seinen Sinn für Humor, der sich auch in zwei Büchlein manifestierte. Im einen davon beschrieb er unter dem Titel «Gugelhopfs abenteuerliche Balkanreise» die Reise, die er im Jahr 1919 mit einem unternehmungslustigen Kollegen bis nach dem türkischen Konstantinopel unternommen hatte.

Kempf verstarb wenige Wochen nach seiner Frau und sieben Jahre, nachdem sein Sohn im Katzensee ertrunken war. Gedenkworte eines Kollegen aus dem Gemeinderat und eines Zunftmeisters, der Männerchor Affoltern und die Harmonie Oerlikon-Seebach umrahmten die ergreifende Trauerfeier.

Städtische Strassenbahn Zürich

Kraftwagenbetrieb.

Aufnahme des Kraftwagenbetriebes auf der Strecke Oerlikon/Westbrücke-Affoltern-Regensdorf.

Mit Freitag den 16. September 1932 wird der Kraftwagenbetrieb auf der Strecke Westbrücke-Affoltern-Regensdorf durch die Städtische Straßenbahn aufgenommen. (8529-1

Die Strecke **Westbrücke-Affoltern** bildet einen Teil des städtischen Verkehrsnetzes. Die Taxordnung der Städtischen Straßenbahn Zürich vom 12. November 1930 gilt auch für diese Strecke.

Es sind folgende Teilstreckengrenzen und zugleich Haltestellen auf Verlangen festgesetzt:

Westbrücke (oblig.)	- Oberwiesenstraße
Oberwiesenstraße	- Neu-Affoltern
Neu-Affoltern	- Waldegg
Waldegg	- Neugutstraße
Neugutstraße	- Affoltern/Dorf (oblig.)

Die Strecke **Affoltern-Regensdorf** bildet einen Teil des Ueberland-Kraftwagenbetriebes der Städt. Straßenbahn Zürich und untersteht der Taxordnung für den Ueberland-Kraftwagenbetrieb vom 13. Dezember 1930.

Es sind folgende Teilstreckengrenzen und zugleich Haltestellen auf Verlangen festgesetzt:

Affoltern (oblig.)	- Bahnübergang
Bahnübergang	- Katzensee
Katzensee	- Gut Katzensee
Gut Katzensee	- Kreuzstraße
Kreuzstraße	- Strafanstalt
Strafanstalt	- Gemeindehaus
Gemeindehaus	- Regensdorf (oblig.)

Das Befahren 1—3 Teilstrecken kostet 20 Rp., 4—5 Teilstrecken 30 Rp., 6—7 Teilstrecken 40 Rp.

Es werden unpersönliche Abonnemente mit einem Rabatt von 20% auf die normalen Billettaxen ausgegeben.

Der Fahrplan für den Kraftwagenbetrieb der Städt. Straßenbahn Zürich erscheint im Tagblatt der Stadt Zürich am 16. und 17. September 1932. Einzelne Exemplare dieses Fahrplanes können auf dem Bureau der Städt. Straßenbahn Zürich, Amtshaus II, Bahnhofquai 5, Zimmer No. 48, bezogen werden.

Zürich, den 9. September 1932.

Die Straßenbahndirektion.

Quelle: /21/

1934: Zehntenhausplatz mit Haltestelle der Linie D.
Quelle: Gemeindemuseum Regensdorf /1/

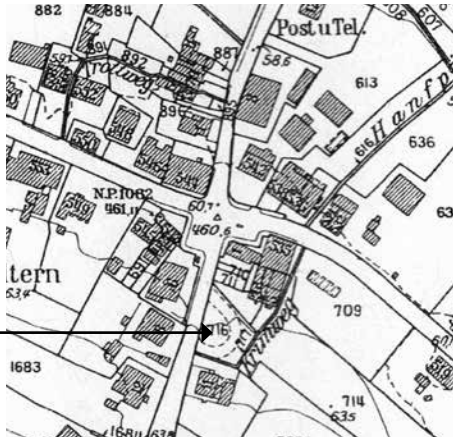
Buspassagiere warten vor dem Konsum.
Quelle: QVA

16. September 1932: Der städtische Bus nach Affoltern und Regensdorf

Anfang September 1932 schilderte ein Zeitungsartikel im «Wehntaler» die Merkmale des bevorstehenden Busbetriebs: Die seit Mai 1931 bestehende städtische Buslinie D von der Westbrücke in Oerlikon nach Schwamendingen werde nun westwärts nach Affoltern und Regensdorf weitergeführt. Die Haltestellen seien: Oberwiesenstrasse, Hürststrasse, Waldegg (heute: Glaubtenstrasse), Frieden, Dorfplatz Affoltern. Von Affoltern aus ergäben sich täglich 41 Fahrgelegenheiten nach Zürich (statt vorher 17) und von Regensdorf aus 4. Man versuche an der Hönggerstrasse (heute: Schauenbergstrasse) Land für eine Bus-Wendeschleife zu erwerben. Zur Einweihung der neuen Buslinie seien Festlichkeiten geplant: einerseits für die Schuljugend Gratisfahrten und ein Zabig aus Wurst und Brot und andererseits eine Einladung mit einem bescheidenen Imbiss für Vertreter der Behörden von Affoltern und Oerlikon, der Strassenbahndirektion und der Verkehrsvereine von Oerlikon und Affoltern. Der Zeitungsartikel würdigte auch recht salbungsvoll die Verdienste von Herrn Frei für den Busbetrieb nach Affoltern. Er schloss mit dem Satz: *«Möge es ihm vergönnt sein, bald ein neues Arbeitsfeld an denen es zur Zeit nicht mangelt zu finden.»*

Freis drei Chauffeure fanden aus verschiedenen Gründen keine Beschäftigung beim städtischen Busbetrieb. Frei selbst betrieb nach dem Verlust seiner Konzession eine Autoreparaturwerkstätte in seiner «Kronen-Garage» und führte bis 1934 noch Mietfahrten mit seinem Car alpin aus. Seine beiden Gesuche um Finanzhilfe beantwortete der Zürcher Stadtrat abschlägig: Er hätte 1929 nicht zu expandieren brauchen. Und Frei war ja nicht der Einzige, der in jenen Zwischenkriegsjahren Not litt.

Weder über den Busbetrieb der Linie D in den Dreissigerjahren zwischen der «Überfahrtbrücke S.B.B.» (heute: Regensbergbrücke) und Affoltern noch über den Überland-Kraftwagenbetrieb zwischen Affoltern («Krone») auf der Wehntalerstrasse bis zur Kreuzstrasse zwischen Regensdorf und Watt und weiter zum «Hirschen» in Regensdorf ist etwas Aussergewöhnliches bekannt. Auf der Stadtlinie fuhr jeweils ein Kondukteur mit, während die Überland-



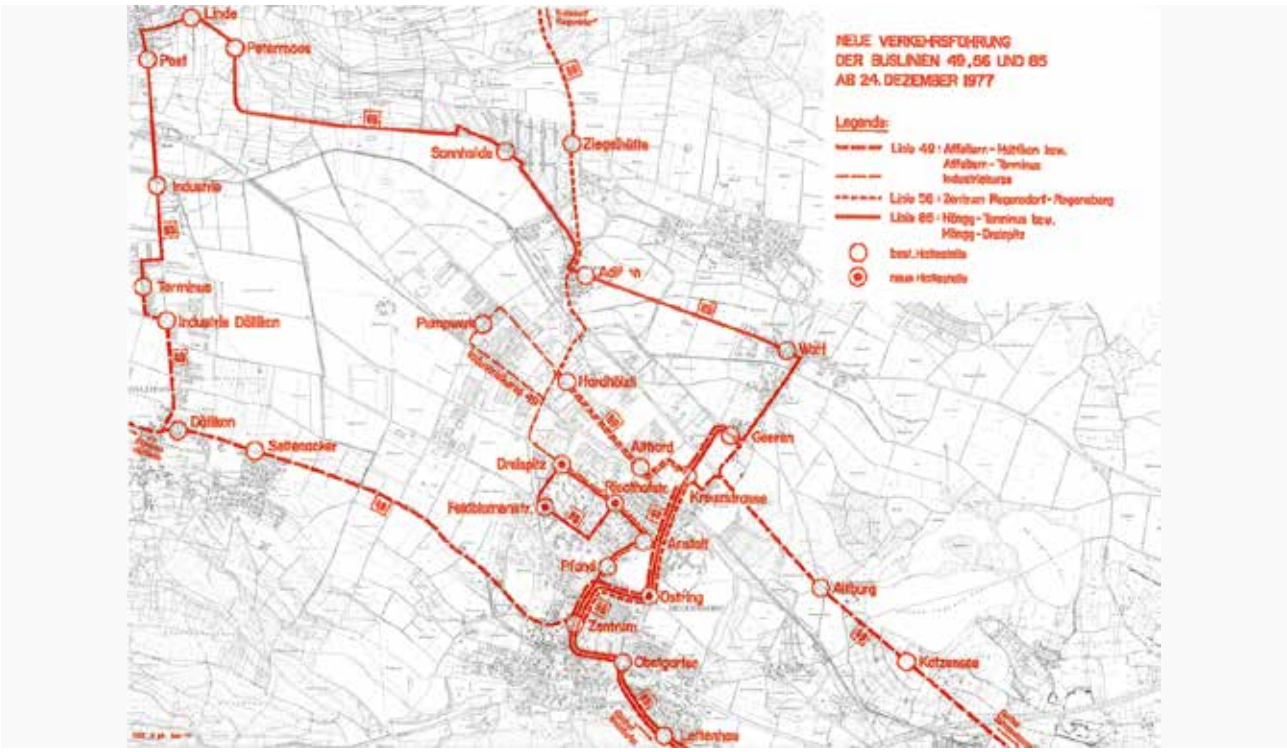
1934: Die Bus-Wendeschleife an der Schauenbergstrasse.
Quelle: BAZ

1940: Die Wehntalerstrasse im «Einfang» beim Quartierbüro, Blick stadtauswärts. Quelle: BAZ

linie – gleich wie jene beiden im Limmattal ab Schlieren und Höngg und jene nach Glattbrugg ab Seebach – einmännig betrieben wurde. Anfänglich war die Regensdorfer Linie keine rentable Sache; aber schon im Jahr 1934 wurden 51 000 Passagiere gezählt.

Während des Zweiten Weltkriegs fehlten in der allseitig militärisch umschlossenen Schweiz schon bald Treibstoff und Reifen. Wie auf anderen Linien wurde auch auf der Linie D der Fahrplan stark ausgedünnt: Zu gewissen Tageszeiten fuhren überhaupt keine Busse, und in der übrigen Zeit wurden die Intervalle auf 20–40 Minuten ausgedehnt. Mehr als die Hälfte aller rund 50 Busse der StStZ blieben durchwegs in den Garagen. Zehn von ihnen wurden auf Holzgas-Betrieb umgestellt: Auf einem einrädrigen Anhänger führten sie einen Holzgasgenerator mit, in welchem Stückholz mit Luftunterschuss verschwelt wurde. So entwickelte sich ein brennbares Gas, das dem Motor als Treibstoff diente. Auch Methangasbusse seien eingesetzt worden, berichtet ein Chronist.

Autobus mit Holzvergaser-Anhänger. Holzgas-Generatoren für Lastwagen und Personenwagen wurden während des Zweiten Weltkriegs auch in Zürich Affoltern von der Firma HGZ an der Zehntenhausstrasse in grossen Serien hergestellt. Quelle: /14/



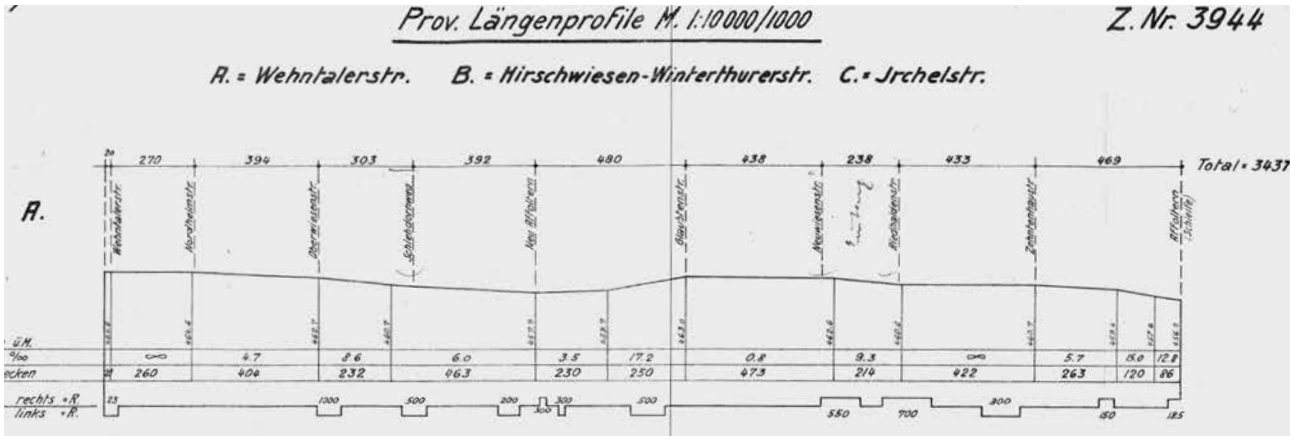
Die Buslinien 49, 56 und 85 ab Dezember 1977 im Gebiet von Regensdorf und Umgebung. Am «Terminus» zwischen Buchs und Dällikon treffen sich zwei Buslinien, welche gemeinsam Dällikon, Buchs, Adlikon und Watt bedienen. Die Linien nach Hüttikon, Regensberg, Meierhofplatz und Zehntenhausplatz sind mit Rot-Einträgen am Rand vermerkt. Quelle: /17/

Im Furttal entwickelt sich aus Freis Buslinie ein Netz

Der Betrieb auf der Regensdorfer Linie blieb vorerst vom 2. September 1939 bis 29. Januar 1940 eingestellt, weil zahlreiche Chauffeure zum Dienst in der Armee aufgeboten worden waren. Vom 11. Mai 1940 bis 26. November 1945 – also einige Monate nach Kriegsende – ruhte der Betrieb wegen Treibstoffmangels. Nach der Wiederaufnahme des Betriebs fuhren täglich drei Buskurse zwischen Affoltern und Regensdorf auf der Wehntalerstrasse entlang dem Katzensee. Ende 1947 liess die StStZ ihre Konzession auslaufen; der Betrieb hatte sich als defizitär herausgestellt, und die Gemeinde Regensdorf wollte sich nicht an der Deckung des Defizits beteiligen. Um die Konzession bewarb sich rechtzeitig auf Wunsch des Regensdorfer Gemeindepräsidenten Grossmann die Firma Ernst Meier in Zürich Affoltern. Sie befuhr ab 1. Januar 1948 die Strecken Affoltern–Regensdorf und Regensdorf–Grünwald–Höngg mit sechs Tageskursen. 1953 verlegte Meier seinen Firmensitz von Affoltern an die Affolternstrasse in Regensdorf. 1957 übernahm die Gemeinde Regensdorf selbst die Konzession. Den Fahrdienst besorgte die Firma Meier fortan im Auftrag der Gemeinde. 1961 wandelte sie sich vom Einzel- zum Familienunternehmen E. Meier AG, das schon ein Jahr später ein gemeindeeigene Garagengebäude im Industriegebiet bezog. 1962 wurde ein Rundkurs Regensdorf–Adlikon–Buchs–Dällikon eingerichtet.

Im Rahmen eines Zweckverbands der Gemeinden Regensdorf, Buchs und Dällikon wurde in den Siebzigerjahren das Busnetz im Furttal stark ausgebaut: Im Jahr 1973 ging die Konzession an die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich. Diese eröffneten nicht nur eine Buslinie 56 von Regensdorf nach Dielsdorf und Regensberg, sondern beauftragten auch ihrerseits die Ernst Meier AG mit dem Fahrdienst. 1976 wurde die Dälliker Linie nach Dänikon und Hüttikon erweitert. Die Ernst Meier AG führte den Fahrdienst auch weiter, als im Jahr 1979 die «Verkehrsbetriebe der Region Furttal (VBRF)» gegründet wurden, und ebenso, als die VBRF 1990 in den neu gegründeten Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) eingegliedert wurden. Schon 1979 hatte die Ernst Meier AG ihr heutiges Betriebsgebäude an der Althardstrasse bezogen. Seit 2002 ist die Firma im Eigentum der Knecht Holding AG in Windisch (AG).

Trotz all diesen Wandlungen besteht die Busverbindung zwischen Affoltern und Regensdorf, seit sie von Fritz Frei im Jahr 1928 eingerichtet wurde. Einzig ihre Route hat geändert: Seit 1976 verläuft sie nicht mehr auf der Wehntalerstrasse entlang dem Katzensee, sondern in Zürich auf der Furttalstrasse und in Regensdorf auf der Affolternstrasse.



1946: Längenprofil der projektierten Strassenbahn in der Wehntalerstrasse von der Hofwiesen- bis zur Furttalstrasse.

Quelle: Foto von /17/

1946–1950: Das erste Strassenbahnprojekt in der oberen Wehntalerstrasse

Als Auftakt ein verkehrswirtschaftlich richtiger Entscheid, dann eine längere Planungsphase und zum Schluss ein Verzicht trotz anderslautender Expertenmeinung charakterisierten das erste Projekt, das Affoltern eine Strassenbahn-Direktverbindung zur Stadt hätte bringen können. In jenen Jahren wurde die richtige Wahl zwischen Bus und Tram lebhaft diskutiert; auch von einem Tramtunnel vom Stadtzentrum zum Milchbuck war die Rede. Doch nun der Reihe nach:

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte sich im Zürcher Stadtrat der Vorstand der Industriellen Betriebe (VIB) wieder vermehrt um die Verbesserung der Verbindungen in die Aussenquartiere Affoltern und Schwamendingen kümmern. Schon im Januar 1946 hatte Georg Kempf im Gemeinderat eine Interpellation eingebracht, welche eine umfassende Verbesserung der Transportverhältnisse mit Tram und Autobus bezweckte; die Einschränkungen der Kriegsjahre sollten wegfallen.

Im April 1946 beschloss der Stadtrat, beim Bundesrat und beim Regierungsrat ein Konzessionsgesuch für eine 3437 Meter lange Strassenbahnlinie in der Wehntalerstrasse (zwischen Hofwiesen- und Furttalstrasse) einzureichen; deren Gesamtkosten schätzte er auf 1,7 Mio. Franken. Zum selben Gesuch gehörte auch eine Strassenbahnlinie nach Schwamendingen; diese sollte von der Schaffhauserstrasse aus durch die Hirschwiesen- und die Winterthurerstrasse bis zur Roswiesenstrasse führen.

Schon zwei Monate später unterbreitete der Vorstand der Industriellen Betriebe dem Stadtrat konkrete Vorschläge: Seine Abklärungen hatten ergeben, dass nahezu 90 % der in Affoltern wohnhaften Arbeiter und Angestellten ihren Arbeitsort nicht in Oerlikon hatten, sondern in der Stadt; der Umsteigeverkehr an der Haltestelle Regensbergbrücke zeigte dies augenfällig. Die Buslinie D vermochte die Zahl der berufstätigen Pendler nicht mehr zu bewältigen; gleichzeitig ging die Wohnbautätigkeit in Affoltern rege weiter. Der VIB schlug vor, für die neue Strassenbahnlinie die Wehntalerstrasse durchwegs auf 12 Meter zu verbreitern, damit zwei Fahrspuren für den Individualverkehr blieben; auch sei das aktuelle Projekt zum Ausbau der Wehntaler strasse im Abschnitt von Neuaffoltern nach Affoltern anzupassen. Die Verbreiterung bereite auf der ganzen Strecke *«keine allzu grossen Schwierigkeiten»,* hingegen sei mit erheblichen Kosten für Bau und Betrieb zu rechnen. Als Terminziel für den Baubeginn wenigstens einer der beiden neuen Linien nannte der VIB das Frühjahr 1948; es sei ja im Jahr 1947 noch der Ausbau der Badenerstrasse nach Altstetten im Gang. Daraufhin beschloss der Stadtrat, den VIB einzuladen, *«die Bauvorlagen … so rasch wie möglich vorzulegen».*

Der Bundesrat erteilte die Konzession für die beiden neuen Strassenbahnlinien am 13. September 1946; schon im August hatte der Regierungsrat eine kantonale Konzession erteilt. Im November beschloss der Stadtrat, den Bebauungsplan im Bereich der betroffenen Strassen einer Revision zu unterziehen; von da an konnten also Baubewilligungen im Revisionsgebiet verweigert werden.

Aber in der Stadtverwaltung zog sich die Planung in die Länge: Erst im Februar 1948 diskutierte die «Kommission für verkehrstechnische Fragen» die vom Tiefbauamt ausgearbeiteten Pläne. Der Stadtingenieur und einzelne Kommissionsmitglieder erinnerten daran, der Gemeinderat habe bereits ein Projekt für den Ausbau der Wehntalerstrasse ohne Tramgeleise genehmigt. Der Bericht des VIB ging Ende März 1948 an den Stadtrat. Vier Wochen später lagen auch die Stellungnahmen des Bauamts I

und des Polizeiamts vor; diese lehnten den Einbau von Tramgeleisen Richtung Affoltern und Schwamendingen ab.

Angesichts dieser Sachlage beschloss der Stadtrat Anfang Mai 1948, ein Gutachten von drei Experten einzuholen: eines Experten für Strassenbahnfragen und eines Experten für den schienenlosen öffentlichen Verkehr sowie einer *«anerkannten Autorität auf dem Gebiete des Verkehrswesens»* als Obmann. Er wählte den Basler Dr. O. Miescher (Strassenbahn), den Lausanner R. Bourgeois (wegen der dort laufenden Umstellung auf Trolleybus) und als Obmann Dr. A. von Salis von der PTT-Generaldirektion. Mitte September lag das Gutachten vor: Die Strassenbahn sei *«auf nahe und weite Sicht am günstigsten und wirtschaftlich am zweckmässigsten».* Ein Zeitungsartikel im «Volksrecht» fasste Anfang Oktober das Gutachten zusammen.

Aber innerhalb der Stadtverwaltung focht der Stadtingenieur die Befunde der Expertenkommission an: Diese sei beim Vergleich der Anlage- und Betriebskosten von Tram, Autobus und Trolleybus von ungleichen Voraussetzungen ausgegangen. Er wolle nun eigene Berechnungen anstellen. So schilderte es rückblickend der VIB, Stadtrat Baumann, Anfang Februar 1950 dem Gemeinderat; sobald die Abklärungen innerhalb der Stadtverwaltung abgeschlossen seien, werde er den Rat weiter informieren.

Die Diskussion über die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich wurde damals intensiv geführt: Zwischen März und August 1950 widmete die «Neue Zürcher Zeitung» nicht weniger als fünf ganzseitige Artikel dem Thema «Verkehrsgestaltung in Zürich-Nord». Deren Autor gab ganz klar dem Trolleybus den Vorzug vor dem Tram, denn dabei fallen die Baukosten fürs Trassee weg, und die Streckenführung ist flexibler. Auch einen Milchbuck-Tunnel zwischen dem Gebiet des Drahtschmidlis und dem Milchbuck regte er an: Ein Strassenbahntunnel bringe grössere verkehrswirtschaftliche Vorteile als ein Strassentunnel, wobei ergänzend im Gebiet Milchbuck-Hirschwiese eine grosszügige Umsteigestation für Trolleybuslinien nach Affoltern und Schwamendingen zu erstellen sei.

Leider beschloss der Stadtrat am 18. August 1950, auf Strassenbahnen nach Affoltern und Schwamendingen zu verzichten. Dabei ist es im Fall Affoltern bis heute geblieben. Weder die zeitweilige Diskussion über eine Unterpflasterbahn in der vom Verkehr immer wieder verstopften Innenstadt (1956–1962) noch eine U- und S-Bahn-Abstimmungsvorlage (1973) betrafen die Verbindungen nach Affoltern. Hingegen wurden Anfang Februar 1986 zwei Tramlinien nach Schwamendingen eröffnet, nachdem ein Tramtunnel vom Milchbuck zum Schwamendingerplatz unter dem Schöneichtunnel der Expressstrasse N 1.4.4 erstellt worden war.

1956: Saurer- und FBW-Busse verschiedener Linien auf dem Vorplatz des Busdepots Oerlikon. Quelle: /6/

Ab 1950: Buslinien von Affoltern zum Bucheggplatz und ins Stadtzentrum

Noch während das Gutachten der Expertengruppe von-Salis-Miescher-Bourgeois geprüft wurde, reifte die Idee von Direktverbindungen ab Affoltern Richtung Stadt. Georg Kempf reichte im November 1949 im Gemeinderat eine Interpellation ein, worin er von der Befahrung der Wehntalerstrasse und von Direktkursen nach Affoltern sprach. Damit fand er Gehör, denn schon vorher hatte die Verwaltung eine ähnliche Lösung erwogen: die Verlängerung der Buslinie M (Schwamendingen–Milchbuck) durch die Bucheggstrasse weiter zum Bucheggplatz und von dort aus – wenigstens zu den Spitzenzeiten – durch die Wehntalerstrasse zum Zehntenhausplatz in Affoltern. Einen entsprechenden Beschluss fasste der Stadtrat Mitte Dezember 1949, allerdings mit dem Vorbehalt, dieser Busbetrieb wäre durch einen Tram- oder Trolleybusbetrieb abzulösen, sobald alle zugehörigen Abklärungen erledigt seien. Während der Betriebszeiten der neuen Linie sollten daher die Busse der Linie D nur noch zwischen Neuaffoltern und dem Hirschenplatz in Schwamendingen verkehren, damit wenigstens eine Umsteigeverbindung nach Oerlikon gewährleistet sei.

Ab Januar 1950 fuhren die Busse der Linie M zu den Hauptverkehrszeiten vom Bucheggplatz aus nach Affoltern; erst mit dem Winterfahrplan 1950/51 fuhren sie auch in den Nachmittagsstunden dorthin. Aber am Abend blieb wie vorher die Linie D ab Regensbergbrücke die einzige Verbindung nach Affoltern. Betreiber waren die «Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ)», in denen im März 1950 die drei vorher selbständigen Tram-, Trolleybus- und Autobus-Betriebe zusammengeschlossen wurden.

Das Restaurant Hirschen in Neu-Affoltern musste im Jahr 1962 dem Ausbau der Wehntalerstrasse weichen (Blickrichtung stadtauswärts). *Quelle: BAZ*

1952: Eilbus am Zürcher Bahnhofplatz. *Foto aus /6/*

1955: Am Zehntenhausplatz trägt noch ein Haus den Namen der Firma E. Meier & Cie., welche bereits nach Regensdorf umgezogen ist. Die Wehntalerstrasse ist von hier bis zur Furttalstrasse noch nicht ausgebaut. *Quelle: BAZ*

Die Kosten für die Fahrausweise waren damals kaum höher als im Jahr 1927: Es gab Billette zu 25 Rappen, 40 Rappen und Sportbillette zu 60 Rappen. Daneben existierten auch schon unpersönliche Abonnemente und Wochenkarten. Ab 1955 verkehrten die Busse ab Bucheggplatz als eigenständige Linie 74. Die VBZ bezeichneten nämlich ab Oktober 1954 ihre Buslinien mit Zahlen statt mit Buchstaben; die Linie D wurde zur Linie 62.

Georg Kempfs Idee der Direktkurse zwischen Affoltern und dem Stadtzentrum – anfänglich zum Hauptbahnhof und kurzzeitig auch bis zum Paradeplatz – wurde ab 1952 mit täglich vier Kursen in den Spitzenzeiten umgesetzt. Zwischen 1975 und 1982 verkehrten diese noch am Morgen auf der Strecke zur Sihlstrasse. Erneut aufgegriffen wurde die Idee im Jahr 2004 von Hans Brenner, einem früheren Quartiervereinspräsidenten und Gemeinderat. Dieser forderte eine direkte Busverbindung von Affoltern via Bucheggplatz zum Hauptbahnhof. Aber sein Vorschlag wurde abgelehnt, da damit Überkapazitäten geschaffen würden.

Ein Vorschlag von Leibbrand und Kremer

Bloss eine Episode in der Geschichte der Affoltemer Tram- und Busprojekte war ein Vorschlag der Experten Leibbrand und Kremer in ihrem Generalverkehrsplan, der im Frühjahr 1955 öffentlich breit diskutiert wurde: eine Trolleybuslinie auf der Strecke Affoltern–Bucheggplatz–Limmatquai–Burgwies.

Damit sollten die Affoltemer ohne Umsteigen ins Stadtzentrum gelangen können. Die Hauptstossrichtungen des Berichts waren allerdings eine Unterpflaster-Strassenbahn im Stadtzentrum und ein Tunnel aus dem Stadtzentrum nach einem Endpunkt nördlich des Bucheggplatzes. Die Idee einer solchen Trolleybuslinie blieb schliesslich toter Buchstabe, während der Milchbuck-Strassentunnel Tatsache wurde.

Um 1955: Bus an der Wendeschleife Furttal. *Quelle: BAZ. Foto: Gemmerli*

Nach 1955: Der weitere Ausbau des Busnetzes im Quartier Affoltern

Im Jahr 1955 wurden die jahrelangen Arbeiten zur Verbreiterung der Wehntalerstrasse im Teilstück von Neuaffoltern bis zur Furttalstrasse abgeschlossen. Diese hatten das Bild des Quartiers massiv verändert und viel altehrwürdige Bausubstanz gekostet; zahlreiche Bauernhöfe und Wirtschaften im Quartier waren abgebrochen worden. Aus dem Dorfplatz der früheren Gemeinde Affoltern wurde der weite Zehntenhausplatz mit seinen Parkflächen zwischen Wohnhäusern.

Die neue Wendeschleife Furttal für die Busse der neugeschaffenen Linie 74 wurde dort angelegt, wo die Furttalstrasse von der Wehntalerstrasse abzweigt. Auf Trolleybusbetrieb wurde im April 1975 umgestellt; dabei wurden auch die Fahrleitungen einer Wendeschleife an der Haltestelle Glaubtenstrasse montiert, sodass dort nötigenfalls verspätete Busse vorzeitig gewendet werden konnten (mehr

Der neue Doppelgelenkbus der Linie 32 bei der Haltestelle Holzerhurd. *Foto: Walter Aeberli*

1972: Der 74er kommt: Bushaltestelle Neuaffoltern stadtwärts. *Quelle: BAZ*

zu dieser Haltestelle Seite 44/45). Die Wendeschleife Furttal wurde erst ausser Betrieb genommen, als im Jahr 1986 die neue Wendeschleife Holzerhurd gleichzeitig mit der Unterführung der Wehntalerstrasse unter die SBB-Linie Affoltern–Regensdorf fertig war. An ihrer Stelle befindet sich heute die Haltestelle Hungerbergstrasse.

Am Bucheggplatz endete schon seit vielen Jahren die vom Utohof (heute: Strassenverkehrsamt) kommende Trolleybuslinie 32; die Affoltemer benutzten diese gerne als bequeme Zufahrt zum Festplatz des Knabenschiessens. Betriebliche Überlegungen legten es nahe, die Linie 32 mit der relativ kurzen Trolleybuslinie 74 nach dem Holzerhurd zu vereinigen. Dies geschah erstmals mit Spätdienst- und Wochenendkursen im Jahr 1997 und wurde zwei Jahre später auch tagsüber definitiv. Seither ist die Nummer 74 Geschichte.

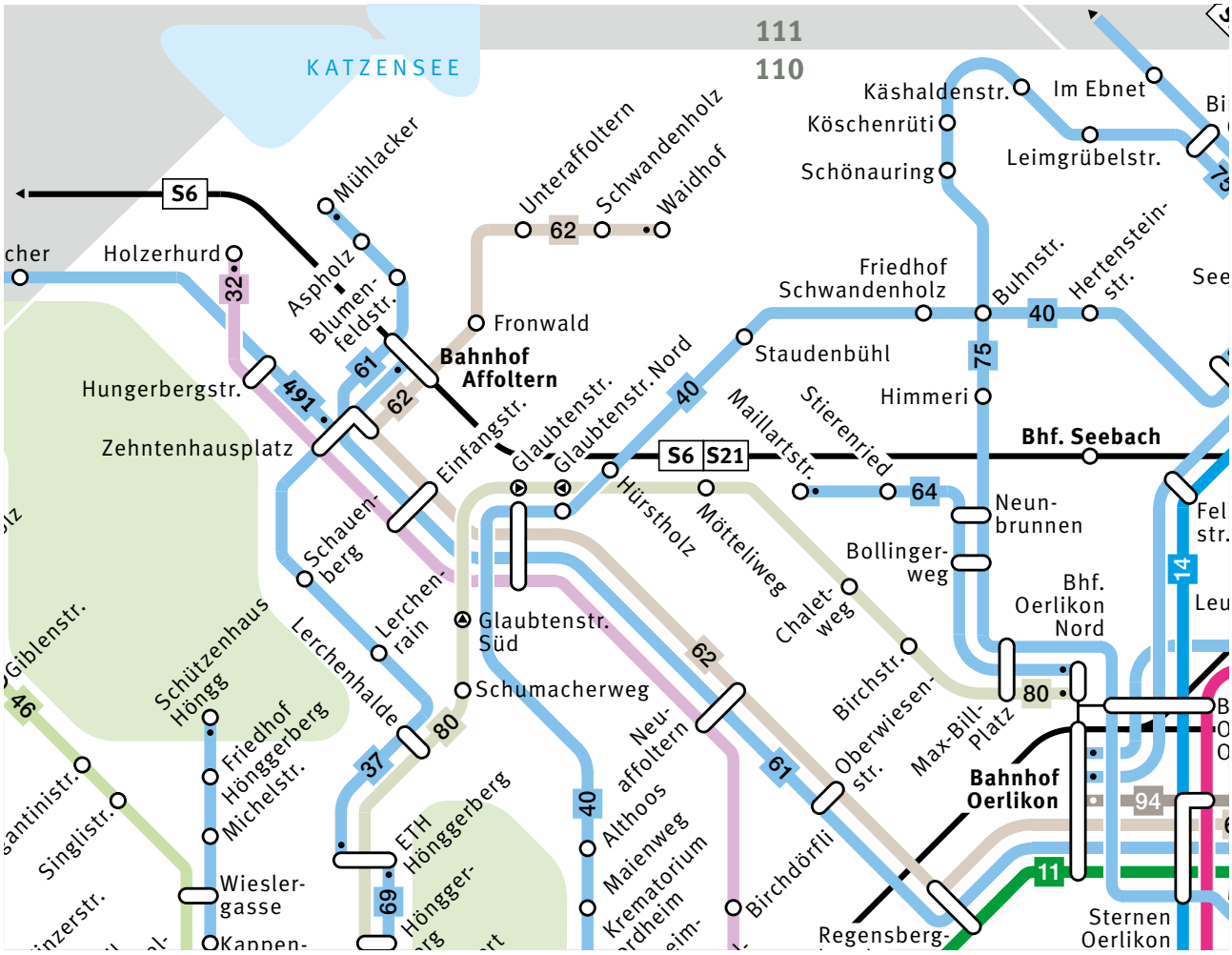
Die Linie 62 endete 1955 tagsüber an der Haltestelle Glaubtenstrasse; nur abends fuhren ihre Busse bis zum «Furttal» weiter. Erst im Jahr 1971 fuhren die Busse der Linie 62 wenigstens zu den Hauptverkehrszeiten bis zur Haltestelle Fronwaldstrasse und ab Mai 1983 einige hundert Meter weiter nach Unteraffoltern (mehr zur Linie 62 weiter unten). Stets benützten die Busse von und nach Oerlikon die Regensbergstrasse – mit einer Ausnahme: Als im Jahr 2011 die mehr als hundert Jahre alte Regensbergbrücke durch einen Neubau ersetzt wurde, befuhren diese Busse während einiger Monate statt der Regensberg- die Wehntalerstrasse bis zur Kreuzung mit der Hofwiesenstrasse. Von dort aus folgten sie der Tramlinie Richtung Oerlikon; der Umweg verlängerte ihre Fahrzeit um zwei Minuten. Auch auf den Hönggerberg hinauf wurden Verkehrsverbindungen wichtiger, da dort die ETH Hönggerberg gebaut wurde. Um 1970 baute man die Glaubtenstrasse aus und erstellte die Emil-Klöti-Strasse als Zufahrtsstrasse vom Bucheggplatz am Stadtspital Waid vorbei. Im Oktober 1973 konnte die Buslinie 69 vom Stadtspital auf den Hönggerberg verlängert werden. Die Buslinie 80 führte anfänglich (1967) in den Spitzenzeiten vom Zehntenhausplatz auf den Hönggerberg, weiter nach Höngg und zum Lindenplatz in Altstetten und bald schon auch bis Triemli. Schon 1971 fuhr sie ganztägig von der Haltestelle Glaubtenstrasse via Höngg und Altstetten zum Triemli. Diese Linie wurde 1992 ostwärts zum Bahnhof Oerlikon Nord verlängert.

Das Schwandenholz-Quartier wurde schon im Jahr 1988 mit den Kleinbussen der Linie 37 ans städtische Netz angeschlossen. Dies brachte im Jahr 1990 die Anbindung im Bahnhof Affoltern ans neu geschaffene S-Bahn-Netz mit sich. Diese Kleinbusse fuhren bis zur Haltestelle beim Restaurant Waidhof und vier Jahre später auch ins Lerchenberg-Quartier am Osthang des Hönggerbergs.

Eine Verbindung nach Seebach wurde 1989 mit der Linie 29 ab «Glaubtenstrasse» geschaffen und schon 1993 mit der vorherigen Linie 37 zu einer eigentlichen Quartierrundfahrt bis ins Schwandenholz-Quartier erweitert. Deswegen verschwand die Nummer 37 vorerst von der Bildfläche. Sie wurde erst im Jahr 2001 für eine Verbindung vom Waidhof via Bahnhof Affoltern zur ETH Hönggerberg wieder verwendet. Gleichzeitig wurde die Linie 29 auf die Strecke von «Glaubtenstrasse» zur Tramendstation Seebach verkürzt.

Die Linie 40 ist wie die Linie 37 eine typische Quartierbuslinie: Sie übernahm 1986 von der Linie 69 den Ast vom Bucheggplatz zum Krematorium Nordheim. Von da aus führte sie ab 1989 zum Maienweg und ab Mai 2000 weiter zum Wannenholz im hochgelegenen Quartier Althoos in Neuaffoltern. Nach einer Umlegung liess sie ab Dezember 2010 das Wannenholz beiseite; sie vermittelte nun an der Haltestelle Glaubtenstrasse den Anschluss an die Linien 32, 62 und 29. Weitere fünf Jahre später übernahm sie von der Linie 29 die Strecke von der Glaubtenstrasse bis zur Tramendstation Seebach.

Diese Schilderung wäre nicht vollständig ohne einen Hinweis auf die Nachtbuslinien. Diese verbinden seit 1994 in Wochenendnächten das Quartier Affoltern und seit längerem auch das Zentrum Regensdorf mit dem Zürcher Bellevueplatz. Bis 2002 war dies die N5, später dann die N11 und die N1. (Tabelle am Schluss dieser Broschüre, Seite 49/50.)



2018: Das Busnetz in Zürich Affoltern. *Quelle: VBZ*

Nach 2004: Grosses Bevölkerungswachstum

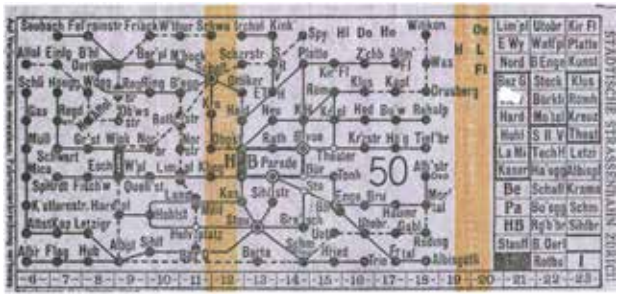
Aufgrund der grossen Bautätigkeit im Gebiet Ruggächer bedienten ab Dezember 2008 die Busse der Linie 62 nicht nur Unteraffoltern, sondern im Wechseltakt auch das Mühlackerquartier. Dort stand allerdings erst ab September 2009 eine Wendeschleife zur Verfügung, sodass die Mühlacker-Busse zum Wenden während Monaten auf der Wehntalerstrasse bis nach Regensdorf zu fahren hatten. Der Wechseltakt befriedigte nicht; Quartiervertreter forderten von den VBZ weitere Massnahmen, und mehrere Workshops wurden durchgeführt. Als Sofortmassnahme erhielt die Buslinie von Schwamendingen zum Mühlacker im Dezember 2010 eine eigene Nummer: 61.

Im Dezember 2011 wurde die beim Restaurant Waidhof gelegene Endhaltestelle der Linie 37 um etwa 200 Meter westwärts verschoben; eine Wendeschleife war näher bei den Häusern des Schwandenholzquartiers neu angelegt worden. Fortan konnte das Schwandenholzquartier halbstündlich mit grösseren Bussen bedient werden. Dorthin wurde im Dezember 2015 die Linie 62 ab Unteraffoltern verlängert; das bedeutete Viertelstundentakt. Gleichzeitig wurde die Linie 37 auf die Strecke vom Bahnhof Affoltern zur ETH Hönggerberg verkürzt; diese Linie verkehrt nach wie vor im Halbstundentakt, obwohl die Quartierbevölkerung den Viertelstundentakt in den Stosszeiten fordert.

Der Verkehr auf der Nordumfahrung nahm nach der Eröffnung der Westumfahrung im Jahr 2009 stark zu. Dies führte auch zu Mehrverkehr auf der Wehntalerstrasse, da diese häufig als Schleichweg genutzt wird: 28 Prozent morgens stadteinwärts und 13 Prozent abends stadtauswärts. So blieben die Busse immer öfter im Stau stecken. Im Jahr 2012 forderten Gemeinderäte mittels einer Motion die Einführung von durchgehenden Busspuren auf der Wehntalerstrasse zwischen Neuaffoltern und Holzerhurd. Der Stadtrat zeigte zwar Verständnis; die Situation sei zu Spitzenzeiten unbefriedigend. Er fand jedoch, dass es keine durchgehenden Busspuren brauche, sondern nur bei Knotenpunkten; zudem müsse die Leistungsfähigkeit der Strasse erhalten bleiben. Realisiert wurde allerdings nichts. Im Jahr 2017 wurde die Planung von Busspuren auf

Druck von Quartiervertretern konkret aufgenommen; im Jahr 2019 sollen diese realisiert sein.
Fazit: Das grosse Bevölkerungswachstum war eine Folge der vom Stadtrat im Jahr 1998 propagierten Wohnbaupolitik «10 000 Wohnungen in 10 Jahren». Ungefähr ein Drittel dieses Wachstums musste Affoltern verkraften, denn das Quartier hatte noch viel Bauland vor allem in den Gebieten Ruggächer und In Büngerten, aber auch im Wolfswinkel. Eine Siedlung nach der anderen wurde erstellt. Affoltern war zwischen 2004 und 2012 nicht nur das am stärksten wachsende Gebiet in der Stadt, sondern im ganzen Land. Die Bevölkerungszahl erhöhte sich in dieser Zeitspanne von ungefähr 18 800 auf knapp 25 000. Ende 2016 lebten ungefähr 26 000 Menschen im Quartier. Damit wurde Affoltern endgültig zur Stadt in der Grossstadt.
Die Infrastruktur hinkt dem Bevölkerungswachstum nach wie vor hinterher. Ab 2010 wurde zwar das Busnetz in Affoltern laufend angepasst; trotzdem sind auch im Jahr 2018 die seit August 2012 verkehrenden Doppelgelenk-Trolleybusse auf der Linie 32 in Stosszeiten überfüllt. Die S6 ist nach wie vor sehr gut frequentiert; die Züge der S-Bahnlinie S21 (in den Spitzenzeiten von Regensdorf zum Hauptbahnhof) seit 2015 haben keine merkbare Entlastung gebracht. Die Busse der Linien 61 und 62 werden vor allem abends von Oerlikon nach Affoltern stark genutzt. Da Affoltern relativ wenige Arbeitsplätze (ca. 2800) und als Stadtrandquartier wenig Unterhaltungsmöglichkeiten hat, ist die Bevölkerung auf gute Verbindungen in die City angewiesen. Aber auch zum Einkaufen fahren viele Affoltemer gerne in die Innenstadt.
Das Bevölkerungswachstum in Affoltern wird gemäss Prognosen weitergehen, vor allem wegen Erneuerungen und Verdichtung. Ums Jahr 2030 sollen rund 32 000 Menschen im Quartier wohnen. Dies erfordert gemäss VBZ weitere Massnahmen. Eine Lösung sehen der Stadtrat, die VBZ und ein grosser Teil der Bevölkerung nur in einem Tram, weil dieses deutlich mehr Kapazitäten bietet als ein Bus.
Auf dem Campus der ETH Hönggerberg sind nach dem Jahr 2000 zahlreiche Neubauten entstanden. Verschiedene Departemente wurden und werden von der ETH Zentrum auf den Hönggerberg verlegt. Eine weitere schrittweise Verdichtung ist bis zum Jahr 2040 geplant. Die ETH will in den nächsten Jahren den Standort Hönggerberg zu einem attraktiven Campus entwickeln. Die Anzahl Studenten und Mitarbeitende wird von heute 10 000 auf 20 000 im Jahr 2040 steigen. Deshalb strebt die ETH eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrskonzepts an. Mit Semesterbeginn 2018 wird der Fahrplan der Linie 80 verdichtet. Zu Stosszeiten und während Studien- und Prüfungsbetrieb der Hochschule verkehren zusätzliche 80er-Busse auf den Campus Hönggerberg. Ab Dezember 2019 sollte der ZVV dies definitiv einführen. Damit wird ein Anliegen der Quartiere Affoltern und Höngg erfüllt. Weiter gibt es Pläne von VBZ und ZVV, die Buslinie 80 mittelfristig zu elektrifizieren. Damit könnten in Zukunft auch Doppelgelenkbusse auf der Linie 80 fahren. Dasselbe gilt für die Linie 69. Gemeinderäte haben sogar eine Seilbahn ab Bahnhof Altstetten auf den Hönggerberg vorgeschlagen, damit aber den Stadtrat nicht überzeugen können.

Vor 1963: «Glaubtenstrasse» stadtauswärts. *Quelle: BAZ*

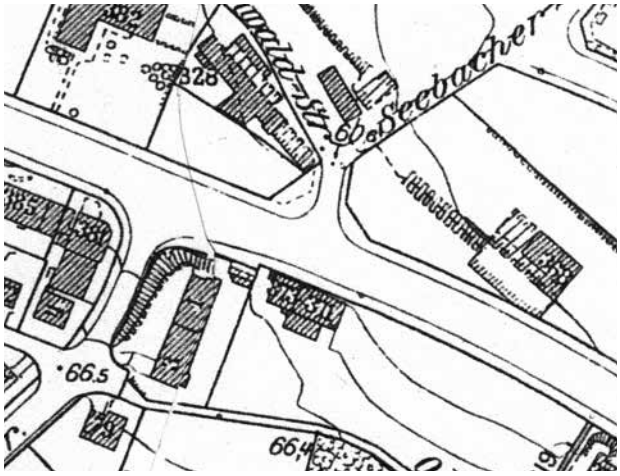


Billett der StStZ aus den Dreissigerjahren.

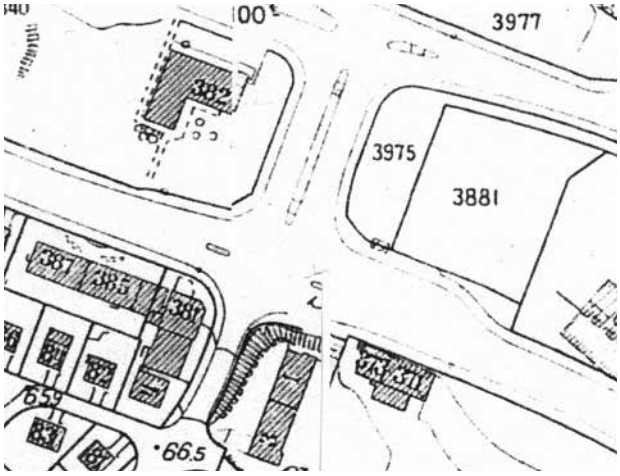
Die Haltestelle Glaubtenstrasse im Wandel der Zeit

Schon im Jahr 1910 war im Fahrplan von Jakob Eglis erster Buslinie zum Milchbuck die Haltestelle Waldegg eingetragen. Bei Fritz Freis Bus von 1925 war es nicht anders. Waldegg hiess das Restaurant, das bis etwa 1950 neben der Einmündung der Fronwaldstrasse in die Wehntalerstrasse stand – schräg gegenüber der Einmündung der Glaubtenstrasse. Denselben Haltestellennamen übernahmen auch

1940: Beim Restaurant Waldegg. *Quelle: BAZ*



Der Strassenverlauf im Jahr 1959:
Von rechts nach links die Wehntalerstrasse, links unten die Glaubtenstrasse.



Situation im Jahr 1963:
Neben der Einmündung der Binzmühlestrasse in die Wehntalerstrasse ist Platz für eine Bushaltestelle.

die Busse der StStZ; ihre Billette enthielten den Eintrag «W'dgg» zusammen mit dem ganzen übrigen Streckennetz und einer Liste der Umsteigehaltestellen. Erst um 1937 erschien der Name Glaubtenstrasse auf den Billetten und im Fahrplan. Das Restaurant Waldegg wurde abgetragen, nachdem der Brennstoffhändler Hauri das Areal gekauft hatte, um Lagerschuppen aufzustellen.

Das Bild änderte sich ganz erheblich, als die Einmündung der Binzmühlestrasse in die Wehntalerstrasse ab 1963 neu gestaltet wurde: Auf der Nordseite der Wehntalerstrasse verschwanden die hölzernen Lagerschuppen, und es wurden die heutigen beiden breiten Fahrspuren erstellt. Einzig die Glaubtenstrasse zwischen Wohnhäusern der Dreissiger- und Fünfzigerjahre blieb noch während einiger Jahre unverändert.

Im Jahr 2018 ist die Haltestelle Glaubtenstrasse ein Komplex aus nicht weniger als fünf Haltestellen zum Ein- und Aussteigen und einer Aussteigehaltestelle: An der Wehntalerstrasse halten die Busse der Linien 32, 40, 61 und 62 in beiden Richtungen. Gleich nebenan befindet sich in der Binzmühlestrasse die Haltestelle der 80er-Busse Richtung Bahnhof Oerlikon. «Glaubtenstrasse Nord» heisst die Haltestelle der 80er-Busse Richtung Triemlispital und der 40er-Busse Richtung Bucheggplatz; die Busse der Linie 40 halten seit 2017 also zweimal, damit die umsteigenden Passagiere nur kurze Wege zurücklegen müssen.

Und aus demselben Grund ist für die 80er-Busse auf der Südseite in der Glaubtenstrasse die Aussteigehaltestelle «Glaubtenstrasse Süd» in Richtung Oerlikon eingerichtet worden.

1965: Ein 62er-Bus hat an der Haltestelle Glaubtenstrasse gewendet. Erst ab 1971 verkehrten die Busse dieser Linie wenigstens in Spitzenzeiten bis zur Fronwaldstrasse, und erst ab 1983 fuhren sie ganztägig nach Unteraffoltern. (Bild oben) Die Glaubten-Kreuzung 2018: Ein Bus der Linie 80 hat die Haltestelle Glaubtenstrasse Nord verlassen und überquert die Wehntalerstrasse; nach 150 m Weg wird er an der (hier nicht sichtbaren) Aussteigehaltestelle Glaubtenstrasse Süd vorbeifahren, welche für die zum Bahnhof Oerlikon fahrenden Busse eingerichtet wurde. *Foto: Walter Aeberli, Januar 2018*

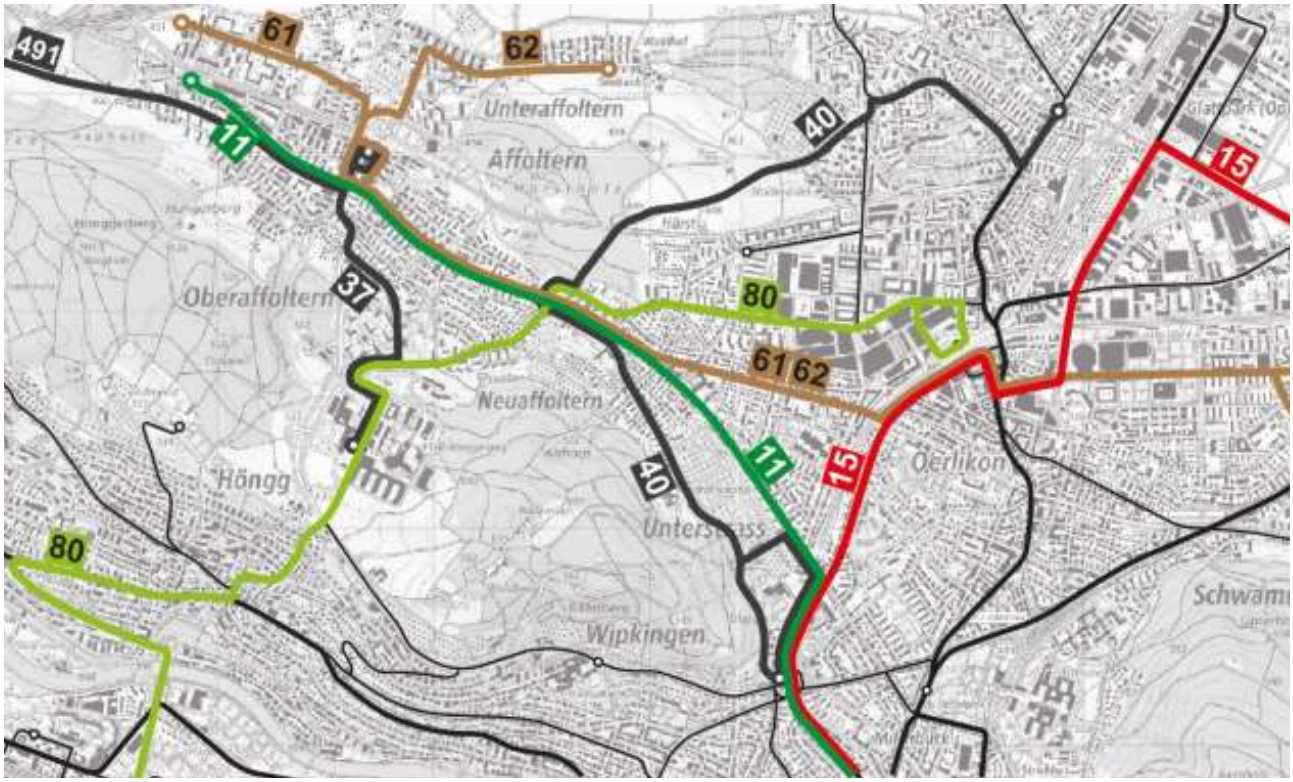
Absehbar: eine, ja sogar zwei Tramlinien nach Affoltern

Was noch im März 1993 in einem Artikel des «Tages-Anzeigers» als eine VBZ-Vision abgetan wurde, ist zwanzig Jahre später in greifbare Nähe gerückt: eine Tramlinie nach Affoltern auf einem eigenen Trassee in der Wehntalerstrasse. Eine Machbarkeitsstudie wurde Ende 2017 beendet. Im Jahr 2018 soll gemäss Planung mit dem Vorprojekt begonnen werden. Die auf über 26 000 angestiegene Einwohnerzahl von Affoltern rechtfertigt den Aufwand. Als Realisierungsziel nennen die Planer das Jahr 2027. Daneben präsentiert ihr Synthesebericht aus dem Jahr 2013 mit dem Titel «Züri-Linie 2030 – VBZ-Netzentwicklungsstudie» auch eine «Tram-Nordtangente», welche ab 2030 die Quartiere Affoltern, Oerlikon und Schwamendingen verbinden soll.

Eine städtische Abstimmung betraf im Juni 2012 eine Baulinienkorrektur in Neuaffoltern: Platz war für eine künftige Tramhaltestelle freizuhalten und also ein Hochhaus abzubrechen. Der Rekurs des Hauseigentümers gegen das Abstimmungsresultat wurde nicht nur vom Baurekursgericht, sondern im Herbst 2014 auch vom Bundesgericht geschützt: Die Planung war daher zu überprüfen.

Im Gemeinderat verlangte eine Motion im Jahr 2011, der Stadtrat solle sich klar für die Streckenführung Richtung Bucheggplatz–City beziehungsweise Richtung Oerlikon–Stettbach aussprechen; er solle auch die allenfalls nötigen Landreserven sichern und die Finanzierung vereinbaren. Diese Motion wurde 2013 an den Stadtrat überwiesen. Dieser konnte sich nicht entscheiden, denn beide Varianten hatten Vor- und Nachteile. Doch der Regierungsrat sprach sich im Jahr 2015 klar für die Strecke Richtung Bucheggplatz aus. Zu weiteren Diskussionen führten die beiden Möglichkeiten, über die Wehntalerstrasse oder über die Wehntaler-, Regensberg- und Hofwiesenstrasse zum Bucheggplatz zu gelangen. Darauf wurde von der Stadt auf Wunsch des Quartiers ein Mitwirkungsprozess initiiert. Die Quartiervertreter sprachen sich klar für die kürzere Route durch die Wehntalerstrasse aus.

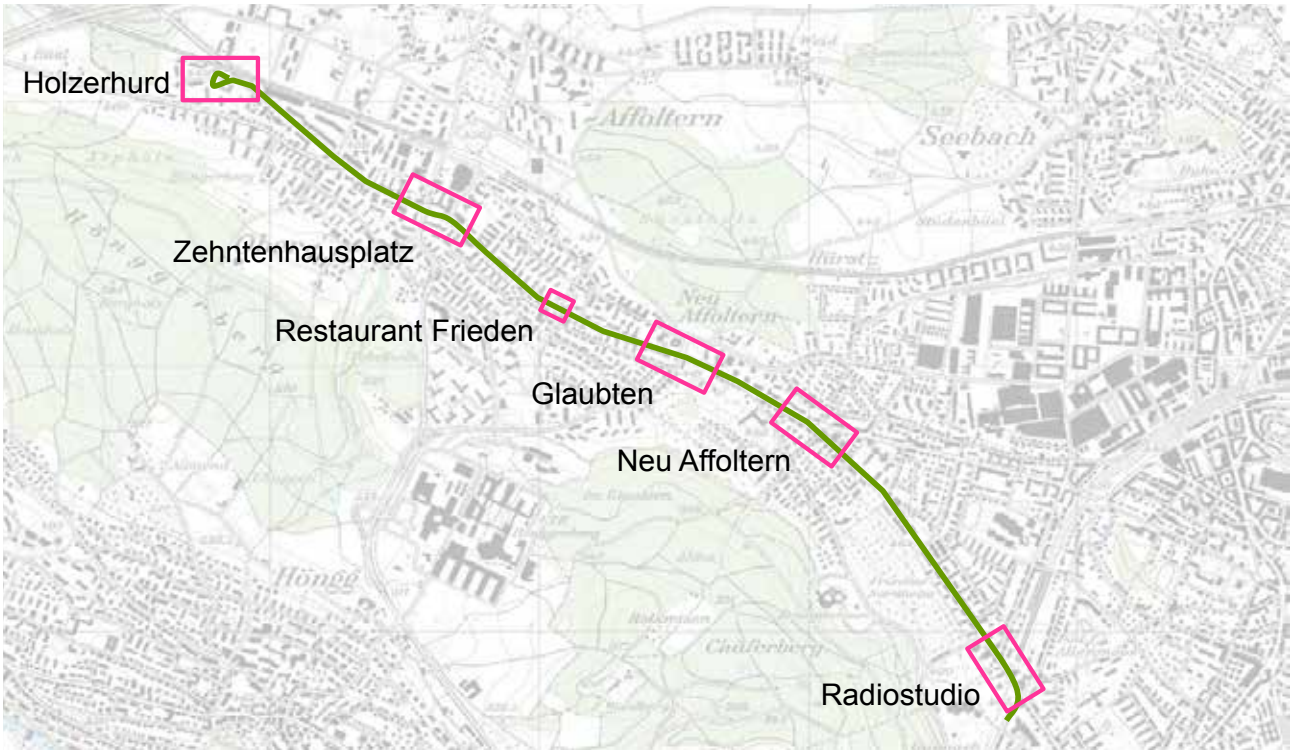
Zwei Stadträte informierten im April und im Oktober 2016 im Quartier Affoltern mit der Machbarkeitsstudie über den Fortschritt des Projekts. Die Präsentation zeigte neben der Tramspur im Abschnitt Birchstrasse-Glaubtenstrasse in jeder Richtung eine einzelne Spur für den Autoverkehr und weiter stadtauswärts eine zusätzliche Spur für die Autos. Eine Schlüsselfrage betraf die Gestaltung des Zehntenhausplatzes: Soll ihn der Durchgangsverkehr auf der Wehntalerstrasse ebenerdig oder in einer Unterführung queren? Im Oktober sprachen sich die Zuhörer grossmehrheitlich für die ebenerdige Variante aus. Diese trennt das Quartier nicht wie die Rampen der Variante «Unterführung» und



Machbarkeitsstudie Tram Affoltern, 2017. *Quelle: VBZ*

ist mit Baukosten von etwa 270 Mio. Franken um rund 80 Mio. Franken billiger.
Im Jahr 2018 starteten VBZ und Kanton das Vorprojekt. Dieser Planungsschritt sollte bis Ende 2019 beendet sein. Ziel ist, dass das Tram Affoltern Ende 2027 fährt. Es ist vorgesehen, dass die Tramlinie 11 vom Bucheggplatz nach Affoltern führen wird.
Mit dem Tram soll am Zehntenhausplatz ein richtiges Zentrum geschaffen werden. Der Mitwirkungsprozess wurde Mitte 2017 vom Amt für Städtebau der Stadt Zürich gestartet. Die Affoltemer Bevölkerung konnte sich aktiv einbringen und ihr Zentrum mitgestalten. In Zukunft soll dieses zum beliebten Begegnungsort im Quartier werden, der zum Flanieren, Einkaufen und Geniessen einlädt und mit einer attraktiven Mischung an Geschäften, Gewerbe, Dienstleistungen und Freiraum aufwartet. Resultat ist ein Leitbild. In einer zweiten Phase geht es ab 2019 um das Schaffen der rechtlichen Grundlagen und um die Erarbeitung von Planungsinstrumenten. Erst in der dritten Phase, ab ca. 2022, beginnt die Umsetzung von konkreten Bauprojekten durch die verschiedenen Bauträger im bezeichneten Perimeter. Das im gemeinsamen Dialog erarbeitete Leitbild bildet dabei die Grundlage für alle folgenden Planungsschritte.

2025: Der Zehntenhausplatz mit Kreuzung ebenerdig. *Quelle: Website der Stadt Zürich, Machbarkeitsstudie Tram Affoltern*



Knotenpunkte auf der Strecke zwischen Radiostudio und Holzerhurd. *Quelle: Machbarkeitsstudie Tram Affoltern»*

Und die Bahn?

Über den Versuchsbetrieb von 1908/1909 steht zu Beginn dieses Textes einiges. Hier folgen weitere Merkmale und Meilensteine des Bahnbetriebs auf der Furttallinie bis heute:

1925: Die Strecke Oerlikon–Wettingen wird durchgehend mit sechs Zugspaaren bedient. An Sonntagen fallen einzelne Züge aus.

1933: In Oerlikon treffen an Werktagen sieben und an Sonntagen sechs Züge aus dem Furttal ein. Die ersten kommen um 6.07 und 7.07 Uhr an und sind gedacht für Arbeiter in den dortigen Fabriken. Weitere Züge kommen an um 9.40, 13.35, 16.19, 19.09 und 20.51 Uhr. Am Sonntag fährt der erste Zug (Oerlikon an: 7.57 Uhr) sogar weiter bis zum Hauptbahnhof (an 8.05 Uhr).

1940: Es verkehren acht Zugspaare. An Werktagen fahren die ersten Züge noch vor 6 Uhr in beiden Richtungen; auch am späten Nachmittag gibt es nach Arbeitsschluss Züge für Pendler.

1942: Die Furttallinie ist elektrifiziert worden. Am 13. Februar verkehrt als Eröffnungszug eine Triebwagenkomposition (RABDe 8/12), die später unter dem Namen «Churchill-Pfeil» berühmt wird.

1947: Die Zahl der Zugspaare an Werktagen ist auf elf angestiegen.

1970: Werktäglich verkehren zwölf Zugspaare und an Sonn- und Feiertagen wenigstens neun.

1982: Die Strecke Wettingen–Oerlikon wird durchgehend mit fünfzehn Zugspaaren bedient.

1990: Im Kanton Zürich wird das S-Bahn-Konzept Tatsache. Affoltern erhält mit der Linie S6 eine Direktverbindung zum neuen Bahnhof Hardbrücke, zum Hauptbahnhof, nach Stadelhofen und zum rechtsufrigen Seeufer. Die Fahrt zum Hauptbahnhof dauert nun noch 15 Minuten.

1994: Das schwere Eisenbahnunglück im Bahnhof Affoltern, bei dem mehrere grosse Zisternenwagen in Brand geraten, hält die Schweiz tagelang in Atem.

1994: Dank dem Taktfahrplan verkehrt von 5.45 morgens bis 23.45 Uhr jede Stunde ein Zug von Affoltern zum Hauptbahnhof.

1997: Der doppelspurige Betrieb auf der Strecke Seebach–Regensdorf beginnt. Der Halbstundentakt führt zu starkem Anstieg der Passagierzahlen.

2015: Am Morgen und am Abend verkehren Züge der neu geschaffenen S21 zwischen Regensdorf und dem Hauptbahnhof. Sie halten auch in Affoltern.

S-Bahn-Haltestelle Zürich Affoltern 2014: Soeben hat ein abendlicher Zug der S6 Richtung Baden Pendler gebracht. Rechts aussen wartet (stark verdeckt) der Anschlussbus der Linie 37 Richung Waidhof. Das grosse Perrondach für die stadwärts fahrenden Züge ist im Jahr 2010 anstelle des ursprünglichen Dachs von 1997 erstellt worden. *Foto: Walter Aeberli*

Buslinien in Affoltern und Umgebung
(Die Einträge von 1932 bis 2010 stammen aus /6/. Sie sind hier stark vereinfacht.)

Datum	Kennung	Route
1910		Affoltern–Birchplatz–Milchbuck (bis 1914)
1925		Affoltern–Birchplatz–Milchbuck (bis 1932)
1932	D	Affoltern (Dorfplatz)–Regensbergbrücke–Mattenhof
1932	Ue	Überland-Kraftwagenbetrieb Affoltern–Katzensee–Regensdorf
1950	M	(in Spitzenzeiten:) Zehntenhausplatz–)Bucheggplatz–Milchbuck
1952	M, dann 74	(in Spitzenzeiten:) Eilkurse von Affoltern zum Hauptbahnhof
1954	62 (statt D)	Zehntenhausplatz–Oerlikon–Schwamendingerplatz–Mattenhof
1955	62	(im Spätdienst: Furttal[1]–)Glaubtenstrasse–Mattenhof
1955	74	Bucheggplatz–Furttal
1960	62	Glaubtenstrasse–Oerlikon–Hirzenbach
1967	80	(in Spitzenzeiten:) Zehntenhausplatz–Lindenplatz (Altstetten)
1971	80	Glaubtenstrasse–Lindenplatz (Altstetten)–Triemli
1971	62	(in Spitzenzeiten: Fronwaldstrasse–)Oerlikon–Hirzenbach
1973	56	Regensdorf Zentrum–Adlikon–Dielsdorf–Regensberg (VBZ)
1974	49	Zehntenhausplatz–Regensdorf Zentrum–Dällikon–Terminus
1974	74	Morgen-Direktkurse von Affoltern zum Stadtzentrum (bis 1982)
1977	49	Zehntenhausplatz–Regensdorf Zentrum–Dänikon–Hüttikon
1983	62	Unteraffoltern–Sternen Oerlikon–Hirzenbach
1984	49	Zehntenhausplatz–Katzensee–Regensdorf–Dällikon–Buchs Bhf
1986–1999	74	Bucheggplatz–Affoltern (Holzerhurd)
1986	62	Unteraffoltern–Schwamendingerplatz
1988	37	Zehntenhausplatz–Waidhof
1989	29	Seebach–Glaubtenstrasse
1990	32	im Spätdienst: Holzerhurd–Bucheggplatz–Strassenverkehrsamt
1990	449/452	Ringlinie Regensdorf Bahnhof–Adlikon–Buchs–Regensdorf Bhf
1990	485	Meierhofplatz–Regensdorf Zentrum–Adlikon–Sonnhalde West
1990	491	Zehntenhausplatz–Regensdorf Zentrum–Dällikon–Hüttikon
1990	593	Bahnhof Dielsdorf–Regensberg (statt Linie 56)
1991	485	Meierhofplatz–Regensdorf Zentrum–Adlikon–Buchs Bahnhof
1992	37	Lerchenberg–Zehntenhausplatz–Waidhof
1992	80	Bahnhof Oerlikon Nord–Glaubtenstrasse–Altstetten–Triemli
1993	29	Waidhof–Lerchenrain–Glaubtenstrasse–Seebach (statt Linie 37)
1994	N5	Nachtbuslinie Glaubtenstrasse–Radiostudio–Bellevue (bis 2002)

[1]«Furttal» war bis 1986 der Name der heutigen Haltestelle Hungerbergstrasse. Bis 1974 gab es keinen direkten Spätdienst ab Bucheggplatz, d. h., die Verbindung ab Stadtzentrum nach Affoltern war nur mit Umsteigen an der Regensbergbrücke auf die Linie 62 möglich. Ab 2. April 1975 wurden Gelenktrolleybusse eingesetzt.

1995	485	Frankental–Regensdorf Zentrum–Adlikon–Buchs Bahnhof
1997	32	Spätdienst Samstag/Sonntag: Holzerhurd–Strassenverkehrsamt
1997	N5	Nachtbuslinie Zehntenhausplatz–Radiostudio–Bellevue
1999	32	ganztägig: Holzerhurd–Bucheggplatz–Strassenverkehrsamt
1999	N5	Nachtbuslinie Unteraffoltern–Bucheggplatz–Bellevue
2000	40	Bucheggplatz–Krematorium Nordheim–Wannenholz
2001	32	Affoltern (Holzerhurd)–Strassenverkehrsamt
2001	37	Waidhof/Schwandenholz–Bahnhof Affoltern–ETH (statt Linie 29)
2001	29	Seebach–Glaubtenstrasse
2002	N11	Nachtbuslinie Regensdorf Zentrum–Affoltern–Bellevue–…
2008	62	Mühlacker/Unteraffoltern–Glaubtenstrasse–Schwamendingerplatz
2009	N1	Nachtbuslinie Regensdorf Zentrum–Affoltern–Bellevue
2010	61	Mühlacker–Glaubtenstrasse–Oerlikon–Schwamendingerplatz
2010	62	Unteraffoltern–Glaubtenstrasse–Oerlikon–Schwamendingerplatz
2010	40	Bucheggplatz–Krematorium Nordheim–Glaubtenstrasse
2015	62	Waidhof–Unteraffoltern–Glaubtenstrasse–Schwamendingerplatz
2015	37	Bahnhof Affoltern–ETH Hönggerberg
2015	40	Bucheggplatz–Glaubtenstrasse–Seebach (statt Linie 29)

Quellen

/1/ Brief von Rudolf Ebeling (Adlikon) vom 15. April 2014
/2/ Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs von 1900 bis zum modernen Gelenktrolleybus, Publikation der VBZ (oder eines VBZ-Angehörigen) (im Lesesaal des Zürcher Stadtarchivs Dc Af 15)
/3/ Text über Regensdorf, Watt und Adlikon von Markus Stromer und Lucas Wüthrich in «Landschaft und Siedlungen im Wandel» (im Lesesaal des Staatsarchivs – Dc R 15)
/4/ «Affoltern – seine Geschichte», Emil Spillmann, 1951 mit Nachtrag von 1979
/5/ Dokumente im Archiv des Gemeinderats Affoltern (im Zürcher Stadtarchiv) (siehe auch /7/)
/6/ «Tram- und Buslinien in Zürich», Bruno Gisler, Zürich, 2012
/7/ Sitzungsprotokolle des Gemeinderats Affoltern für die Jahre 1903 bis 1933
/8/ Akten im Staatsarchiv Zürich
/9/ Sitzungsprotokolle des Regensdorfer Gemeinderats aus den Jahren 1905–1910
/10/ Website «Affoltern News», abgerufen Ende August 2017
/11/ Zeitungsarchiv der NZZ (http://zeitungsarchiv.nzz.ch)
/12/ Protokolle des Zürcher Gemeinderats und des Zürcher Stadtrats
/13/ «Bericht und Rechnung» der ZOeS für 1897–1931 (im Staatsarchiv Zürich III Hf 3)
/14/ «50 Jahre Bus in Zürich», Oktober 1977, Autor: Richard Gerbig jun.; Herausgeber: VBZ (im VBZ-Archiv, das im Stadtarchiv Zürich verwahrt wird)
/15/ Akten des Gemeinderats Oerlikon – Dossier «Elektrische Strassenbahn ZOeS»
/16/ Akten im Gemeindearchiv Affoltern – Dossier «Stadtvereinigung»
/17/ Akten im Stadtarchiv Zürich – Dossier «VBZ-Archiv» (V.G.c.202.: 1.9.1 und 6.7.2.1.2)
/18/ «Die Limmattal-Strassenbahn», Peter Suter, herausgegeben im Jahr 2001 vom Verein Tram-Museum Zürich als TMZ-Dokumentation Nr. 19
/19/ Akten im Bundesarchiv (z. B. E53#1000/893#13159 fürs Gesuch von 1903)
/20/ Website der Ortsgeschichtlichen Sammlung Seebach (www.ogs-seebach.ch)
/21/ Stadtarchiv Zürich, Zeitungsausschnitt-Sammlung
/22/ Kursbücher seit 1864, verwahrt durch SBB Historic in Brugg
/23/ «Der Autobusverkehr mit und in Regensdorf», Lucas Wüthrich (Text ausgehändigt von R. Ebeling am 27. November 2017)
/24/ PTT-Archiv in Bern-Köniz.

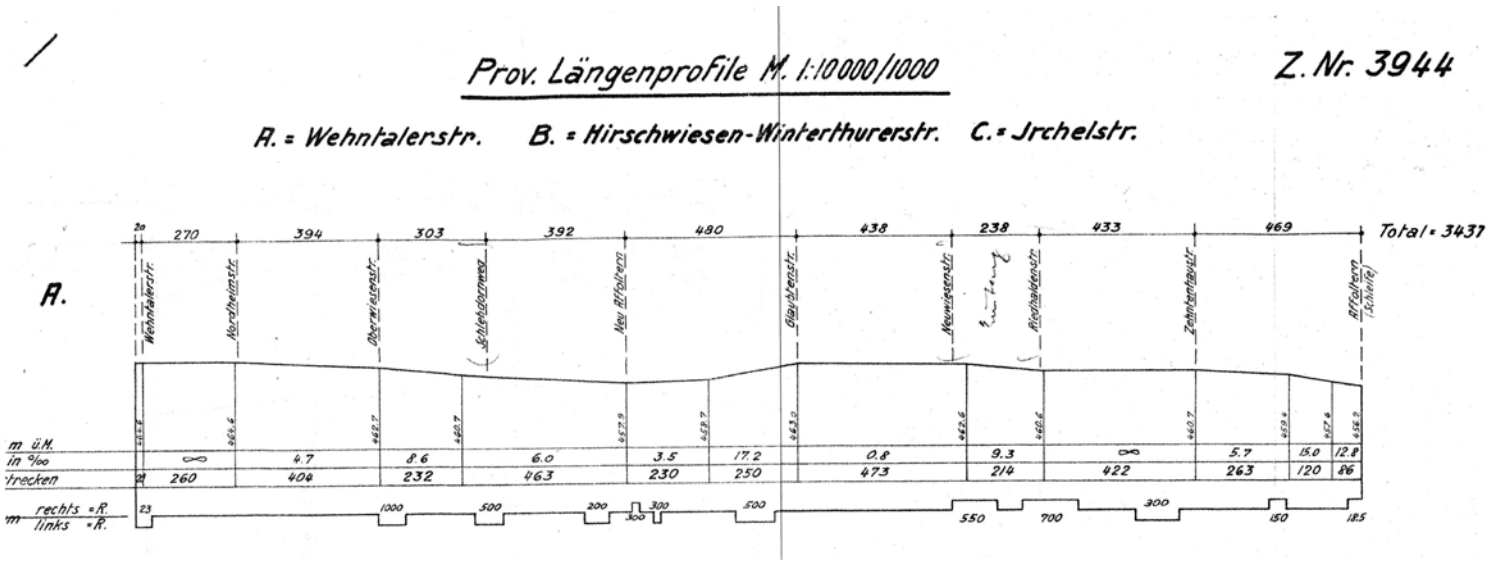



Foto air-view Schumacher Luzern