

# TMZ Revue



- Sommer 2019 – ein Meilenstein für die Limmattalbahn
- Spezielle Verhältnisse auf der Linie 2: Einspurig nach Schlieren
- Jahresberichte der VTMZ-Vorstandsmitglieder
- Das Jahr 2018 im Tram-Museum
- Auslandsreise 2018 nach Hannover



## **Me Gusta!**

Unser ganzes Weinsortiment zum Degustieren

---

## **Fachberatung**

Mit Kompetenz und Freude, aus Leidenschaft am Produkt

---

## **Weine aus Europa**

Von modern bis traditionell, in Europa produziert und kontrolliert

---

## **Ohne Zwischenhandel**

Vom Winzer direkt ins Weindepot garantiert attraktive Preise

---

## **Beste Qualität**

Wird von unseren auserlesenen Winzern garantiert

---

## **Me Gustó**

Nachschub – über [weindepot.ch](http://weindepot.ch)

# Inhalt

Vorworte	4
Jahresbericht des Präsidenten	5
Jahresberichte 2018	6
Busgruppe VTMZ	14
Exkursion zur MOB	21
Limmattalbahn	22
Einspurig nach Schlieren	26
Fotofahrt mit «Kurbeli»	34
Das Jahr 2018 im Museum	36
Ausflug nach Elm	42
Auslandreise	44
Buchtipps	49
Nachruf Hans Rindlisbacher	50

## **Titelbild: Zürcher Museumstram Be 4/6 1674 «Mirages» wieder zurück im Regelbetrieb.**

Grund dafür ist einerseits die Verlängerung der Linie 2 nach Schlieren im Rahmen des Projektes Limmattalbahn, andererseits auch die Verzögerung bei der Beschaffung und Ablieferung der neuen Fahrzeuge «Flexity» von Bombardier. Daher haben die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) beschlossen, die beiden in Zürich verbliebenen Be 4/6 Tramwagen «Mirages» vom Tram-Museum Zürich «auszuleihen» und für einige Monate wieder im Linienbetrieb in Zürich einzusetzen. Nachdem die Fahrschulungen abgeschlossen waren, konnte es losgehen. Am 25. Februar 2019 erschien erstmals wieder ein Mirage-Tram auf der Linie 8 als Kurs 11 im fahrplanmässigen Einsatz. Die neue Aufgabe ist nicht nur für das Fahrpersonal eine Herausforderung, ein Teil der Strecke ist ja auch für die Fahrzeuge neu.

**Foto: André Knoerr.**

## Impressum

### Herausgeber/Verlag

Verein Tram-Museum Zürich  
Forchstrasse 260, CH-8008 Zürich  
info@tram-museum.ch  
www.tram-museum.ch

### Erscheinung

Die Zeitschrift TMZ Revue erscheint ein- bis zweimal jährlich.  
Redaktion Tommy Grünberg,  
Korrektor Andrea Gentsch.

### Mitarbeiter

**der TMZ Revue**  
Tommy Grünberg  
Andrea Gentsch

ISSN 1424-1218

### Gestaltung und Produktion

www.conceptagentur.ch  
Martin Sigrist, Zürich (Layout, Produktion)  
Claudia Ratti, Zürich (DTP-Grafik)

### Druck

Salvioni arti grafiche, Bellinzona  
www.salvioni.ch  
Gedruckt in der Schweiz

## Vorwort des Redaktors



### Liebe Leserin, lieber Leser

Sie halten die erste reguläre TMZ Revue im neuen Format in den Händen. Nach dem Jubiläumsbuch 2017 und der Sonderausgabe 2018 beschloss der Vorstand, zukünftig nur noch eine Ausgabe pro Jahr produzieren zu lassen, dafür im attraktiveren und aufwändigeren A4-Format wie die Sondernummer 2018. Dazu

sollen jeweils auch die Ressortberichte des Vereinsvorstands über das Vorjahr in die TMZ Revue aufgenommen werden. Somit sind sie auch einem Publikum zugänglich, welches nicht an der Generalversammlung des Vereins dabei war.

Auch diesmal hoffe ich, dass es mir gelungen ist, ein interessantes Heft herauszugeben. Einerseits mit einem topaktuellen Beitrag über den Abschluss der 1. Bauetappe der Limmattalbahn und andererseits dazu passend mit einem spannenden Beitrag über den einspurigen Betrieb der ehemaligen Tram-Linie 2 nach Schlieren. Aber selbstverständlich fehlen auch die farbigen Berichte von einigen Vereinsausflügen und Exkursionen nicht. Auch ein Bildbericht aus dem Museumsleben ist dabei.

In eigener Sache: Ich reaktivierte die damals eingeschlafene TMZ Revue im Jahre 2008 und produzierte diese – mit Ausnahme der Sondernummern – zwei Mal jährlich inklusive Layout selbststän-

dig. Die TMZ Revue ist im Vereins- und Museumsleben etabliert, damit kann ich die Redaktion mittelfristig beruhigt einer zukünftigen Nachfolgerin oder einem Nachfolger in neue Hände übergeben. Nun geht es darum, eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger zu finden. Falls jemand Interesse hat, kann er sich unverbindlich bei unserem Präsidenten Markus Knecht oder bei mir melden. Fassen Sie Mut, auch wenn Sie noch keine Erfahrung in diesem Metier haben, auch ich hatte bis 2007 noch nie eine Zeitschrift produziert.

Selbstverständlich bin ich gerne bereit, Interessentinnen oder Interessenten unverbindlich Fragen zu beantworten. Falls jemand es möchte, würde ich auch bei der Einarbeitung Unterstützung leisten.

Ihr Redaktor Tommy Grünberg ●

## Vorwort des Präsidenten

### Liebe Vereinsmitglieder

Mit grosser Freude darf ich Sie einladen, die neueste TMZ Revue zu entdecken und zu lesen. Unserem Redaktor Tommy Grünberg ist es wiederum bestens gelungen, Interessantes und Eindrückliches zusammenzustellen und eine sehr attraktive Ausgabe zu gestalten.

Die TMZ Revue wird künftig einmal jährlich vor der regulären Vereins-Generalversammlung erscheinen. Damit nehmen wir nun definitiv Abschied vom früheren, zweimal jährlichen Erscheinungsrhythmus. Dafür in neuem Format,

umfangreicher und mit noch mehr Bildern in noch besserer Qualität.

Die neue TMZ Revue soll einerseits jeweils das zurückliegende Vereinsjahr mit all seinen Aktivitäten abbilden und so als Geschäftsbericht des Vorstandes an der Vereins-Generalversammlung dienen. Andererseits aber soll natürlich die TMZ Revue wie bisher vielfältig Wissenswertes zur Geschichte und Technik unseres Rollmaterials wie des öffentlichen Verkehrs in und um die Stadt Zürich vermitteln.

Mit der neuen Erscheinungsweise und -form ist die Arbeit für unseren Re-

daktor noch anspruchsvoller geworden. Tommy Grünberg hat diesen Mix – wie geschildert – hervorragend umgesetzt. Ihm und allen die mitgeholfen haben, sei herzlich gedankt. Die TMZ Revue wird so gerne und oft in die Hände genommen. Ich wünsche Ihnen allen viel Spass beim Lesen!

Ihr Markus Knecht

Präsident Verein Tram-Museum Zürich ●

# Vereinsjahr 2018

## Bericht des Präsidenten

Mit Freude und Befriedigung dürfen Präsident und Vorstand auf ein vielseitiges, erfolgreiches Vereinsjahr zurückblicken. Finanziell präsentiert sich der Verein Tram-Museum Zürich per Ende 2018 weiterhin stabil.

Unserer Mitgliedschaft haben wir auch im 2018 einmal mehr ein interessantes und vielseitiges Programm geboten, beginnend mit dem Vortragsabend Ende Februar und dem bereits zur Tradition gewordenen Trampflegetag im März. Als Dank für den Einsatz offerierte der Verein allen, die tatkräftig beim Reinigen und Putzen mithalfen, eine Extrafahrt.

Grosse Resonanz fand bei allen Fotografierenden und Liebhabern unserer rollenden Perlen die Fotofahrt vom 22. April mit dem Be 4/4 1392 und zweiachsigen Anhängewagen als historische Linie 5.

Im Sommer öffneten wir an einem Wochenende die Tore unserer TMZ-Werkstätte Wartau. Lag es am prächtigen Wetter, dass insbesondere am Sonntag der Besuch durch das Publikum noch mehr vertragen hätte? Boten wir doch an einem eigens für diesen Anlass zusammengestellten Modell-, Postkarten- und Literaturflohmarkt einige Trouvaillen zum Verkauf. Dessen Umsatz erfüllte demgegenüber die Erwartungen bezüglich Zuspund und Einnahmen voll.

Während der Sommerferien luden wir die Mitgliedschaft zu einem interessanten Vortrag von Martin Gut in das Tram-Museum ein. Anschliessend daran folgte ein gemütliches Beisammensein.

Ein besonderes Highlight im Vereinsjahr bildete der bereits zum zweiten Mal im September stattgefunden Food & Farmers' Market im Burgwiesareal.



Auch im 2018 war am letzten Wochenende jedes Monats von Januar bis November die Museumslinie 21 im Einsatz. Es sei nicht verschwiegen, dass deren reibungsloser Betrieb viel Freizeit-Arbeit aller Beteiligten erforderte. Stimmungsvoll waren auch im 2018 die Nachtfahrten als Zubringer zum Tram-Museum bei der langen Nacht der Zürcher Museen anfangs September. Auch unser Museums-Gelenkbus bediente eine der speziell an diesem Abend verkehrenden Bus-Museumslinien.

Nicht vergessen seien auch die zweimal im Frühjahr und Herbst durchgeführten Flohmärkte im Tram-Museum, bestens organisiert von unserem Vizepräsidenten Christoph Wehrli.

Im 2018 erfolgten auf vielseitigen Wunsch der Mitgliedschaft wieder drei Exkursionen ausserhalb Zürichs. Im Frühjahr gings zur MOB, im Juli zur historischen Sernftalbahn nach Elm und im Oktober zur sehenswerten Sammlung historischer Busse von Jürg Biegger, beides Reisen ins Glarnerland. Die letzten

beiden Ausflüge erfolgten mit unseren historischen, vereinseigenen Bussen.

Alle diese Aktivitäten wären ohne den selbstlosen Einsatz vieler Aktiv-Mitglieder nicht möglich gewesen. Ihnen allen, die in verschiedensten Funktionen im 2018 im freiwilligen Einsatz standen, sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Mit Strategie und Organisation hat sich der Vorstand an drei speziellen Workshops intensiv auseinandergesetzt. Dieser Prozess wird auch im neuen Jahr weitergeführt. Die neue Organisationsstruktur konnten wir unserer Mitgliedschaft am Vereinsabend vom November vorstellen und erläutern.

Traditionsgemäss klang das Vereinsjahr mit der Jahresschluss-Exkursion aus, diesmal mit dem Be 4/4 1530 als Linie 15.

Markus Knecht, Präsident



## Bericht des Bereichsleiters Publikationen, Verkauf, Archiv und Internet

### Literatur und Museumsshop

Da der VTZ im Berichtsjahr mit Ausnahme der TMZ Revue keine neuen eigenen Publikationen aufgelegt hatte, beschränkten sich die Aktivitäten dieses Bereiches auf den Handel im Museumsshop, den Absatz über die Versandbuchhandlung und den Betrieb von Flohmärkten. Nachdem im Vorjahr die Museumsöffnungszeiten nachmittags um eine Stunde verlängert wurden, folgte 2018 die Einführung des Museums-Montages, womit das Tram-Museum neu an vier anstatt drei Nachmittagen offen hat. Entsprechend profitierte davon auch der Shop, dessen Umsatz sich auch im Jahr nach den umfangreichen Jubiläumsaktivitäten gut halten konnte.

Nach bewährtem Muster zeichnet der VTZ für das Sortiment verantwortlich und besorgt auch Verkauf, Einkauf und Lagerbewirtschaftung auf eigene Rechnung. Neben der an die Stiftung Tram-Museum Zürich weitergegebenen Teil-Handelsmarge, die sich mit gegen 14'000 Fr. auf stabilem Niveau hielt, resultierte auch für den VTZ aus dieser Geschäftstätigkeit wieder ein respektable Gewinn, der sich zusammen mit dem Netto-Erlös aus dem Online-Shop ebenfalls auf rund 14'000 Fr. belief.

Das Hauptangebot des Shops besteht aus Sachbüchern zum weiten Thema Strassenbahnen, Eisenbahnen und Busverkehr mit ca. 240 Buchtiteln, wobei der Fokus vor allem auf dem öffentlichen Verkehr in der Schweiz liegt. Die gängigen Titel aus grösseren, bekannten Verlagen werden gezielt ergänzt durch Nischenangebote, die im Markt teilweise nur schwierig und in physischen Buchhandlungen praktisch gar nicht zu finden sind. Über 200 Ansichtskarten, Souve-

nirs und qualitativ hochstehende Tram- und Bus-Modelle runden das reichhaltige Angebot ab. Besonders erwähnt seien auch die Modelle für die junge Kundschaft; mit robusten Spielzeugtrams und -bussen und hierzulande sonst kaum erhältlichen Schwungrad-Trolleybussen mit fernöstlicher Lautsprecherstimme erfreut sich das Angebot grosser Beliebtheit.

Aus Nachlässen und Gaben stammt ein grosses Sortiment an antiquarischer Literatur, das als Ergänzung zur Neuware im dazu speziell eingerichteten Vierachsanhänger 790 während der Museumsöffnungszeiten angeboten wird. Ergänzt wird dieses mittlerweile etablierte Sonderangebot durch zwei bis drei jährliche Literatur- und Teileflohmärkte, die seit Eröffnung des Museums zum fixen Programm gehören.

### Archiv

Waren die Jahre 2015 bis 2017 durch eine personelle Neuausrichtung und räumliche Konsolidierung geprägt, mit entsprechendem Archivbetrieb auf Sparflamme, nahm im Berichtsjahr der eigentliche «Archivzug» wieder Fahrt auf. Die Archivleitung konnte mit Bruno Gisler neu besetzt werden, unterstützt durch altgestandene Unterstützungskräfte mit ebenso hoher Kenntnis der Materie. Die Umsetzung der schon im Vorjahr festgelegten Strategie braucht naturgemäss viel Zeit. Der Weg bis zur geplanten Reduktion der Sammlung in der Breite – ohne sich von überzähligen Dokumentalien leichtfertig zu trennen – und der angestrebten Digitalisierung ist entsprechend weit. Primär generationenbedingt hat der Einzug der EDV ins TMZ-Archiv bis vor kurzem nicht merkbar stattgefunden. Mit der Anschaffung eines vereinseigenen Laptops für den Archivbetrieb wurde dieser schon länger fällige Schritt nun vollzogen.

Volumenmässig sehr augenfällig ist die grosse Sammlung von Büchern. Um in den Haupträumen an der Hönggerstrasse für die Archivarbeit mehr Luft zu erhalten, wird die Archiv-Bibliothek teilweise ausgegliedert. Dazu wird sie nun elektronisch erfasst, damit die Übersicht über diese in andere Archiv-Lokalitäten zu transferierenden Bücher behalten werden kann. Ein weiteres, ebenso «gewichtiges» Gebiet sind die zahlreichen Zeitschriftentitel, die teilweise seit Jahrzehnten gesammelt wurden. Hier tut eine Reduktion der künftigen Sammeltätigkeit Not und es wird sich auf eine klar definierte Auswahl von aus zürcherischer Sicht relevanten Titel zu beschränken sein.

Die erwähnten räumlichen Umschichtungen und Sortimentseinschränkungen sind notwendig, um dem Hauptfundus des Archives, d.h. Akten, Dokumente, Pläne, Dienstbefehle, Artikel, etc. und zehntausende von Fotos, den notwendigen Platz zu geben. Vor allem aber auch um über diese sehr wertvolle und als Kulturgut zu betrachtende Sammlung von Primärquellen die für die spätere, zu intensivierende Recherchen-Arbeit notwendige Übersicht zu gewinnen. Letzteres ist auch die Basis für die anvisierte Öffnung und Digitalisierung.

### Internet

Der historisch gewachsene Webauftritt bedarf einer Auffrischung. Trotz der zwischenzeitlich aufgekommenen alternativen Kommunikationskanäle wird das TMZ seine Website weiterentwickeln. Neben dem bestehenden Informationsangebot soll das Museum selbst besser zur Geltung gebracht sowie der recht beträchtliche Rollmaterialbestand prominenter gewürdigt werden. Ein Anfang mit den drei vereinseigenen Autobussen ist gemacht.

Im Weiteren wird die Präsentation der drei rechtlichen wie organisatorischen Gefässe, d.h. Stammverein, Förderverein und Stiftung überarbeitet und frisch aufgesetzt.

\* \* \*

Den zahlreichen in diesen Ressorts regelmässig und sehr aktiv mitarbeitenden Kolleginnen und Kollegen sei an dieser Stelle ganz herzlich gedankt. Ohne ihr hochmotiviertes und oft selbstloses Mitwirken könnte der Verein Tram-Museum Zürich diese Dienstleistungen weder anbieten noch sicherstellen.

Christoph Wehrli, Vizepräsident ●

## Bericht des Aktuariats

Als Aktuar lag der Schwerpunkt meiner Tätigkeit auch im vergangenen Jahr bei der Protokollführung an diesmal acht Vorstandssitzungen und drei Sondersitzungen, sowie an der GV. Nach wie vor obliegt die Koordination des teilweise umfangreichen Versands in meinem Bereich.

Auch im Nachjubiläumjahr stellten wir ein attraktives Jahresprogramm zusammen, wovon die Frühlingfoto- und die Jahresabschlussfahrt sowie der Busausflug ins Sernftal gemeinsam mit Christoph Wehrli organisiert wurden.

Wie jedes Jahr fand auch im Frühling unter meiner Leitung der Trampflegetag statt. Unsere Trams sollen wie immer sauber in die Saison starten. Ich danke der kleinen, aber treuen Schar von Helferinnen und Helfern.

Einmal im Jahr unterziehen wir im kleinen eingespielten Team die grosse Tram-Anlage im Museum einer Revision. An dieser Stelle ebenfalls ein herzliches Dankeschön für die Unterstützung.

Daniel Anderer, Aktuar ●



### bi-Travel-Tour 1905 mit Saurer 1965

Samstag/Sonntag 1./2. Juni 2019

#### Saas-Tal und Moosalp VS

Samstag: Hinfahrt via Brünig – Meiringen – Grimsel nach Saas-Fee und Saas-Almagell

Sonntag: Rückfahrt via Moosalp – Furka – Sattel

*Informationen über das Gebiet vom erfahrenen Reiseleiter; an beiden Tagen ist auf Wunsch eine ringe Wanderung möglich.*

Fr. 280.– (inkl. Hotel) pro Person im DZ mit Halbpension

**nur noch wenige Plätze frei, sofort buchen!**

bi-Travel Jürg Biegger, 055 293 59 16

Fischbachstr. 16, 8717 Benken

juergbiegger@hotmail.com / www.hnf.ch

Restaurant

 **Burgwies**

Familie Lee

Der Treff-  seit 1978  
für Jung und Alt

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch**  
**Familie Lee und das ganze Burgwies Team**



Forchstrasse 271  
8008 Zürich

Tel: 044 380 63 20  
Fax: 044 380 63 24

info@burgwies.ch  
www.burgwies.ch

# Bericht der Busgruppe

## Technik Bus

An allen drei TMZ-Museumsbussen, Saurer 305, FBW 324 und Saurer 540 erfolgten verschiedene Arbeiten. So wurden am Saurer 540 vor allem Feinabstimmungen und Anpassungen an der Druckluftanlage vorgenommen und an FBW 324 diverse kleinere Arbeiten erledigt, währenddem am Saurer 305 hauptsächlich an der Restaurierung der Antriebsseite weitergearbeitet wurde. Hier sind vor allem die Fertigstellung des Hochdruckkompressors und Komponentenwiedereinbau an der Antriebseinheit hervorzuheben.

## Technik Billettautomaten

Ein weiteres Objekt der sehr frühen VBZ-Billettautomatengeneration konnte günstig erworben werden und befindet sich seit Ende 2018 in Aufarbeitung. Spannendes Detail: Unter der Kunststoffplanübersicht des Automaten war noch ein Originalplan aus der Inbetriebnahme des Gerätes Ende 60er-Jahre zum Vorschein gekommen.

## Fahrten und Ausflüge mit TMZ-Bussen

Die Bussaison 2018 startete für den VTMZ am Sonntag, 13. Mai mit den Fahrten des «Zoo-Shuttles» (Pendelbetrieb Parkplatz Dolder – Zoo – Parkplatz Dolder; FBW 324/55 km).

Am Sonntag, 17. Juni folgte als nächstes ein Betriebstag der Museumslinie 51 (FBW 324/60 km).

Am Samstag, 14. Juli ging es dann auf den Busausflug nach Elm ins Glarnerland zum Verein Sernftalbahn. Der Ausflug erfreute sich einer grossen Teilnehmerzahl. Auf der Fahrt traten zwar Störungen mit der Hochdruckluftversorgung des Fahrzeugs auf, die aber von Harry Bollinger und Marc Hanselmann

so in Griff genommen werden konnten, dass der Ausflug wie geplant durchgeführt werden konnte und so viele schöne und spannende Erinnerungen entstanden sind (Saurer 540/104 km).

Am Samstag 25. August folgte dann eine Ausfahrt mit Teilnahme am Saurer-Treffen in Sursee (Saurer 540/166 km).

Am Sonntag, 26. August fand ein zweiter Betriebstag auf der Museumslinie 51 statt (FBW 324/61 km).

Am Samstag, 1. September fuhren wir anlässlich der «Langen Nacht der Museen» neben diversen VBZ-Museumsbuslinien das zweite Mal mit Saurer 540 auf «seiner» Museumsbus-Stammstrecke. Aufgrund des jeweils hohen Besucher- bzw. Fahrgastandrangs wurde für alle Fälle beim Tram-Museum Burgwies auch FBW 324 bereitgestellt, um bei einem allfälligen Ausfall sofort als Ersatzfahrzeug einspringen zu können (Saurer 540/106 km; FBW 324/18 km).

Schliesslich beendeten wir die TMZ-Bussaison am Samstag, 20. Oktober mit einem bei traumhaftem Wetter stattfindenden Busausflug nach Ziegelbrücke zu Jürg Biegger und seiner vielfältigen, historischen und sehr interessanten Nutzfahrzeugsammlung und Ausstellung (FBW 324/134 km).

## Lager Etwilen

Von und nach unserem Aussenlager Etwilen fand die eine oder andere Materialtransferfahrt statt und es erfolgten organisatorische Arbeiten in der Ausnützung der Räumlichkeiten und an Lagerstellen.

## Diverses

Aufgrund des Baufortschritts im Rahmen der Umbauarbeiten der VBZ-Garage Hardau haben unsere Saurer 540 und

FBW 324 im Februar 2018 den Standort zurück in die VBZ-Garage Hagenholz gewechselt.

Anlässlich der Zoo-Shuttlefahrten im Frühling mit FBW 324 sind zwei Schüler auf unseren Verein aufmerksam geworden. Seither engagieren sie sich aktiv an den wöchentlichen Restaurierungsarbeiten am Saurer 305 oder anderen Objekten wie z.B. der Fahrzeugsitzsammlung und Billettautomaten. Ausserdem unterstützen sie unseren Verein mit aktiver Mithilfe oder Teilnahme an Vereinsanlässen und Ausflügen.

Bernd Wittig, Leiter Busgruppe ●

## Bericht des Fahrbetriebs Tram

Als Ende 2017 ein für den VTMZ-Fahrbetrieb sehr intensives Jubiläumsjahr zu Ende ging, hatten wir uns im Bereich Fahrbetrieb auf eine wohl etwas ruhigere Fahrseason 2018 gefreut. Doch weit gefehlt! Denn auch das Jahr 2018 hat uns punkto Veranstaltungen mit Fahrbetrieb

gewaltig auf Trab gehalten.

Deshalb richtet sich mein herzlicher Dank an alle unsere

- 20 Tramfahrerinnen und Tramfahrer sowie an alle
- 18 Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter und selbstverständlich auch an die

4 Manöveristen.

Dank ihrer Hilfe konnten wir alle anfallenden Veranstaltungen mit Fahrbetrieb personell «stemmen».

Im Detail bedeutet dies die Durchführung von (Tabelle 1):

### Tabelle 1

Veranstaltungstyp	Anzahl	Dienstbesetzung – Personalbedarf	
		Fahrer/innen	Zugbegleiter/innen
Fahrten der Museumslinie 21	22	43	50
Lange Nacht der Zürcher Museen	1	3	3
Extrafahrten*	22	27	38
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>73</b>	<b>91</b>

\*= An Extrafahrten waren im Detail auszuführen (siehe Tabelle 2).

Wie immer nicht eingerechnet, sind die Einsätze unserer Manöveristen im Depot Burgwies sowie die mit unseren Wagen zahlreich durchgeführten Dienstfahrten/Überführungsfahrten im Zusammenhang mit:

- den notwendigen, periodischen Service- und Unterhaltsarbeiten im Depot Oerlikon;

- notwendigen, periodischen Bremsproben in der VBZ-Zentralwerkstatt;

- Materialtransporten von/nach verschiedensten Standorten.

### Tabelle 2

Datum	Bezeichnung der Extrafahrt	Rollmaterial (VTMZ)
01.03.18	Neumitgliederanlass Verein Tram-Museum Zürich	Mirage
17.03.18	Tramputztag – Fahrt für Helferinnen und Helfer	Wagen 2 (St.St.Z.)
18.04.18	Extrafahrt für Limmattalbahn AG	LSB 2 & Postrolli
22.04.18	Fotofahrt Verein Tram-Museum Zürich	Zug 1392 / 679
06.06.18	Extrafahrt für Stadt Zürich/Direktionsfahrt (VBZ)	LSB 2 & Postrolli
09.06.18	Oberstrass-Märt (zusammen mit APS)	Zug 1392 / 732 & Mirage
06.07.18	125 Jahre Grossstadt Zürich	Zug 1392 / 732 & Mirage
01.09.18	Lange Nacht der Zürcher Museen	Wagen 1350 (VBZ) und Wagen 1392
23.09.18	Exkursion Tramclub Basel zum Tram-Museum Zürich	- Wagen 2 (St.St.Z.) - Wagen 102 (St.St.Z.) - Zug 1392 / 732 - Mirage 1674/1675

**Tabelle 2 (Fortsetzung)**

18.10.18	Stiftung Tram-Museum Zürich (STMZ)	Wagen 102
27.10.18	Turiner Tram-Freunde des ATTS	Wagen 2 (St.St.Z.)
01.12.18	1. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Zug 1392 / 732
05.12.18	2. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Mirage
08.12.18	3. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Zug 1392 / 732
11.12.18	4. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Mirage
12.12.18	5. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Zug 1392 / 732
13.12.18	6. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Mirage
14.12.18	7. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Zug 1392 / 732
18.12.18	8. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Mirage
19.12.18	9. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Mirage
29.12.18	10. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Zug 1392 / 732
30.11.18	11. Zuleitungsfahrt zum Tram-Museum	Zug 1392 / 732

Besonders der beispiellose Grosseinsatz an den 11, in der turbulenten Vorweihnachtszeit durchgeführten Zubringerfahrten von der Usterstrasse nach dem Tram-Museum Burgwies sei an dieser Stelle speziell bei allen Tramfahrerinnen und Tramfahrer, bei der Zugbegleiterin und allen Zugbegleitern und im Besonderen bei Hanspeter Friedli (Organisation) ganz herzlich verdankt.

**Einsatz der VTMZ-Fahrzeugflotte**

Im Berichtsjahr stellten uns aber nicht nur die grosse Anzahl von Veranstaltungen vor personelle Herausforderungen, sondern auch die Einsatzverfügbarkeit unserer Museumswagen vor beinahe noch grössere Probleme.

Es waren auf Grund technischer Probleme, Verfügbarkeit von Ersatzteilen, abgelaufenen Unterhalts- und Revisionsfristen und dergleichen zeitweise so viele

unserer Museumswagen nicht einsatzbereit, dass wir für den Sommerfahrplan unserer Museumslinie 21 schon befürchten mussten, nicht immer zwei Kurse auf die Strecke schicken zu können. Glücklicherweise konnten wir ab und an wieder auf einen unserer beiden Miragewagen zurückgreifen.

Die Situation betreffend Einsatzverfügbarkeit der Museumsflotte stellte sich im Jahr 2018 gegenüber dem Jahr 2017 wie folgt dar (Tabelle 3):

**Tabelle 3**

Einsatztag ML 21	Fahrzeugeinsatz	Einsatzreserve
<b>Samstag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ce 4/4 1392 Kurbeli mit C4732</li> <li>Be 4/6. 1647 oder 1675</li> </ul>	Oldtimer VBZ
<b>Sonntag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ce 2/2. 2 -solo</li> <li>Ce 2/2. 102 -solo</li> </ul>	Ce 2/2 LSB. 2

Basierend auf meinen vorgängigen Ausführungen gestaltete sich der VTMZ-Fahr-

zeugeinsatz auf der Museumslinie 21 und auf Grund der Verfügbarkeit der Wa-

gen alternierend und mit unterschiedlicher Kurszuteilung wie folgt (Tabelle 4):

**Tabelle 4**

<b>Wagentyp</b>	<b>Status 2017</b>	<b>Grund</b>	<b>Status 2018</b>	<b>Grund</b>
<b>Triebwagen:</b>				
Ce 2/2 ZOS 1	Remisiert im Tram-Museum	Abgefahrene Bandagen	Ausser Betrieb bei VBZ	Arbeiten bei VBZ
Ce 2/2 LSB 2	In Betrieb		In Betrieb	
Ce 2/2 102	In Betrieb		In Betrieb	
Ce 2/2 176	In Betrieb	Defekte behoben	Ausser Betrieb im Tram-Museum	Bremsproben ausstehend
Ce 2/2 2	In Betrieb		In Betrieb	
Ce 4/4 321 (Elefant)	In Betrieb	Revision im Frühjahr 2018 beendet	Ab Frühjahr 2018 wieder ausser Betrieb bei VBZ	Motordefekt und Revisions-Nacharbeiten
Ce 4/4 1392 (Kurbeli)	In Betrieb		In Betrieb	
Be 4/4 1430 (Karpfen)	Remisiert im Tram-Museum	Stillgelegt	Remisiert im Tram-Museum	Stillgelegt
Be 4/4 1530 (Pedaler)	In Betrieb	---	Ausser Betrieb im Tram-Museum	«Bremsdefekt»
Be 4/6 1674 (Mirage)	In Betrieb		In Betrieb	
Be 4/6 1675 (Mirage)	In Betrieb		In Betrieb	
<b>Triebwagen für dienstliche Zwecke:</b>				
Xe 2/2 1905 (Laubfrosch)	In Betrieb	Defekte behoben	In Betrieb	
Xe 2/2 1935 (Besenwagen)	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt
Xe 2/2 1953 (Kranwagen)	Remisiert in Werkstatt Wartau	stillgelegt	Remisiert in Werkstatt Wartau	stillgelegt
<b>Anhängewagen:</b>				
C2. 455	Remisiert im Tram-Museum	Abgefahrene Bandagen	Remisiert im Tram-Museum	Abgefahrene Bandagen
C2 626	In Betrieb		In Betrieb	
C2 687	Ausser Betrieb	Rev. Werkst. Wartau	In Betrieb ab Herbst 2018	Rev. im Herbst 2018 beendet
C4 732	In Betrieb		In Betrieb	
B4 785	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt
B4 790	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt
<b>Anhängewagen für dienstliche Zwecke:</b>				
Z 2 (Poströlli LSB)	In Betrieb		In Betrieb	
X2 Nr. 1994 (Turmwagen)	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt
X2 Nr. 1995 (Turmwagen)	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt	Remisiert im Tram-Museum	stillgelegt



Zugbegleiter Grundkurs 2018. Foto: Hanspeter Friedli.

Das Fahrbetriebsjahr 2018 war auch ein Ausbildungsjahr.

Zusammen mit unserem Partnerverein Aktion Pro Sächsitram fand nach mehrjähriger Pause wieder ein Ausbildungskurs für neue Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter statt.

Dazu musste der bestehende Zugbegleiterordner komplett überarbeitet und auf einen aktuellen Stand gebracht werden.

Insgesamt haben 9 Personen den zweitägigen Zugbegleitergrundkurs absolviert und sind im Anschluss sogleich in ihre Praxisschulung gestartet, bei welcher sie das Erlernte unter Aufsicht erfahrener Zugbegleiter festigen und weiter perfektionieren konnten.

Dieser Lehrgang wird im Frühjahr 2019 nach dem Bestehen der Zugbegleiter-Fähigkeitsprüfung abgeschlossen.

Vorgängig zur Langen Nacht der Zürcher Museen erfolgte am selben Tag noch ein Fahrer-Typenschulungskurs auf dem Wagen 1392.

Zusammenfassend können wir aber mit Stolz auf eine intensive Fahrseason zurückblicken. Es gelang uns auch im Berichtsjahr 2018, alle geplanten Fahrten unfall- und störungsfrei mit teilweise sehr eingeschränkten Fahrzeugressourcen durchzuführen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich bei allen Fahrbetrieblern für die ehrenamtlich geleisteten Arbeiten ganz herzlich bedanken.

## Hans Rindlisbacher (Riba) verstorben

Mit grosser Bestürzung haben wir kurz vor dem Jahresende von seiner Familie Kenntnis nehmen müssen, dass unser Kollege Hans Rindlisbacher am Dienstag, 4. Dezember 2018 völlig unerwartet verstorben ist.

Hans stellte dem Verein und dem Tram-Museum als sehr aktives Aktivmitglied schon seit vielen Jahren sein Wissen um die Museumswagen und seine grosse Schaffenskraft immer wieder gerne und sehr oft zur Verfügung; besonders auch nach seiner Pensionierung bei den VBZ. Auf Grund seiner grossen Verdienste für den Verein und das Tram-Museum Zürich wurde Hans vor einigen Jahren durch die Vereins-Generalversammlung zu Recht zum Ehrenmitglied ernannt.

Mit Hans haben wir nicht nur einen guten, immer hilfsbereiten Kameraden und versierten Manöveristen, sondern auch einen technisch sehr profunden Kenner unserer Wagen und deren Technik verloren. Hans hinterlässt in unseren Reihen in jeder Beziehung eine sehr grosse Lücke.

Die Würdigung der grossen Leistungen von Hans für den Verein und für das Tram-Museum Zürich erfolgt durch Markus Knecht, Präsident VTMZ.

Mein spezieller Dank richtet sich auch dieses Jahr wieder an meinen Stellvertreter Hanspeter Friedli sowie an das ganze Fahrbetriebs-Team: André Sulzer, Hans Rindlisbacher und Bernd Wittig. Ohne ihre permanente und kollegiale Unterstützung wäre die Planung und Durchführung der Anlässe auf dieser Stufe so nicht möglich gewesen.

Patrick Raimondi,  
Bereichsleiter Fahrbetrieb Tram

# Technikbericht der Busgruppe

*Text und Fotos: Harald Bolliger*

## Saurer 305

Das letzte Problem bei der langen Restaurierungszeit ist der NOVA-Hochdruckkompressor, der nicht in der Lage war, die zum Motorstart nötigen 40bar zu erzeugen.



**Defekte Überströmventile.**

Es wurden verschiedene Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Auch Firmen waren nicht bereit, das Risiko einer solchen Reparatur einzugehen.

So habe ich beschlossen, es selbst zu versuchen. Bei den beengten Platzverhältnissen war es schon eine echte Herausforderung, diesen Kompressor überhaupt nur ausbauen zu können.



**Kompressor in eingebautem Zustand.**

Dazu mussten das Kühlwasser abgelassen und Wasserschläuche ausgebaut werden. Dann musste der Motor angehoben und am Boden unterstellt werden, damit die Motoraufhängung entfernt werden konnte.

Nur so konnte der Verschlussdeckel zur Steuerkette ausgebaut werden, um das Steuerkettenrad mittels eigens dafür hergestellten Spezialwerkzeugen fixieren und die Verbindungsschrauben zur Kompressorwelle lösen zu können.



**Deckel entfernt, Kettenrad fixiert (rechts).**

Zum Ausbauen des Kompressors mussten zuerst die Dieselleitungen, Einspritzpumpe, Starter- und Kühlwasserleitungen sowie das Motorölfiltergehäuse entfernt werden. Erst jetzt kam man zu den Befestigungsschrauben des Kompressors.

Bei der Garage Gut in Mönchaltorf haben wir den Kompressor zerlegt und der Mechaniker hat versucht, die defekten Überströmventile aus den Kolben zu schrauben. Nachdem dies nicht gelang, beschlossen wir, die Ventile zu opfern, um die Kolben retten zu können. Der Mechaniker schweißte Muttern auf die Ventile, um mit grösserer Kraft daran drehen zu können. Dieser Vorgang war schliesslich erfolgreich.



**Die neuen Überströmventile.**

Ich habe die Überreste ausgemessen und auf Drehbank und Fräsmaschine die neuen Teile angefertigt. Diese wurden danach gehärtet, mit neuen Federn zusammengebaut und in die Kolben eingeschraubt. Die Kolben konnten dann aber mit neuen Kolbenringen nicht einfach in den Zylinderblock eingebaut werden. Die Kolbenringe der zweiten Stufe (unten) mussten zuerst mittels Oelstein auf der Unterseite etwas facettiert werden.



**Festsitzende Auslassventile.**

Auch die Auslassventilteile waren stark durch Oelkohle verschmutzt.



**Auslassventile zerlegt und gereinigt.**

Inzwischen ist der Kompressor wieder eingebaut, und es wird nicht mehr lange dauern, bis ein Probelauf beweist, ob die aufwändige Revision erfolgreich war.

Wir hoffen es alle.

## FBW 324

In der Winterpause wurden die Fahrgastsitze saniert. Der Schaumgummi hat sich mit den Jahren zersetzt und konnte nach jeder Fahrt in Form von gelbem Staub vom Fussboden gewischt werden.

Die Firma Vogelsitze aus Karlsruhe hat uns gut beraten und einen Flockenverbund-Schaumstoff empfohlen.



**Holz Sitzfläche und Überzug getrennt.**

Um die Überzüge aus weinrotem Kunstleder wiederverwenden zu können, mussten die zahlreichen Heft-



**Holz Sitzfläche und Überzug gereinigt.**

klammern und Paschnägel sorgfältig aus dem Holzszitz gezogen werden.

Danach konnten die Holzflächen und die Innenseite des Überzuges von den Überresten des alten Schaumstoffes und des Klebstoffes gereinigt werden.



**Flockenverbundschaumstoff aufgeklebt.**

Der neue Schaumstoff wurde nach dem genauen Zuschnitt mittels Sprühkontakkleber auf die hölzerne Sitzfläche geklebt.



**Rahmen genagelt.**

Der Überzug konnte jetzt mit einem Zurrurt möglichst faltenfrei über die Sitzfläche gespannt und rundherum mit neuen Paschnägeln und Heftklammern fixiert werden.



**Fertige Sitzfläche von unten und oben.**

## Saurer 540 «Der dritte Bus des VTMZ»

Ein schriftliches Konzept und einiges an Überzeugungskraft seitens der Busgruppe war nötig, damit sich der Vorstand überzeugen liess, sich bei der VBZ für den ehemaligen Päckli-bus 7540 stark zu machen.

Er ist das letzte Exemplar der einst stolzen Gelenkbusflotte von über 50 Fahrzeugen.



**Vor der Garage 9 (Hagenholz) abgestellte Saurer-Gelenkbusse (80er-Jahre).**

Zu Beginn des Jahres 2017 war es dann soweit: Der Saurer 5GUK-A Päcklibus ging in den Besitz des VTMZ über.

Die einen Vereinsmitglieder wünschten sich, dass dieses Fahrzeug am Tag der historischen Züribusse laufen sollte, andere befürchteten, dass jetzt die Bus-Arbeitsgruppe den Saurer 305 zu Gunsten der Gelenk-bussanierung vernachlässigen könnte.



## 540 Saurer/Saurer 5GUK-A D1CUL Bj. 1967

Um es möglichst allen recht zu machen, arbeiteten wir nach Möglichkeit nur an den Wochenenden am neuen Veteranen.

Zuerst wurde die Päcklibuseinrichtung rückgebaut. Dazu gehörte neben der Inneneinrichtung auch das Ablösen der zahlreichen Kleber aussen an der Karosserie und an den Fenstern.



**Stern beim Ablösen.**

Danach musste natürlich die ganze Karosserie aufpoliert werden, damit der Glanz zurückkehrte und die Sternchenspuren nicht mehr sichtbar waren.

Da die Reifen der ersten (1993) und dritten (1989) Achse ersetzt werden mussten, bot sich die Gelegenheit, die Radsterne zu entrostern, zu grundieren und mit Felgensilber neu zu spritzen.

Die Radnabendeckel wurden sandgestrahlt und neu bemalt.



**Radstern vorher und nachher.**

Die neuen Reifen wurden auf frisch gespritzte TUBLEX-Felgen aufgezogen und am Bus montiert.



**Radmontage am aufgebockten Bus.**

Die Druckluftanlage war in einem schlechten Zustand. Zahlreiche Lecke führten zu starkem Luftverlust. Kein Wunder, wenn man z.B. die Gummimembranen der zerlegten Türnotventile anschaut.



**Links 2 defekte, rechts 1 neue Membrane.**

Auch die Türsteuerung samt Einklemmschutz musste aufgearbeitet werden. An der «Birchermatte» auf dem hintersten Trittbrett wurden die Löcher mit dünnen Gummifolienstücken und der Gummilösung aus dem Veloflickzeug abgedichtet. Für die vorderen Türen konnten im Fundus der VBZ noch kurze «Birchermatten» gefunden werden, denn die statt diesen eingebauten Gummischläuche waren alt und porös. Diese speziellen Gummimatten verhindern, dass sich

die Türe schliesst, wenn jemand auf dem Trittbrett steht.

Die ganze Türsteuerung funktioniert mit Relaisschaltungen. Die Öffnungszeiten der Türen wurden mittels rückfallverzögerter Relais (eingelötete Kondensatoren) auf 3,5 Sekunden festgelegt. Da diese Zeiten sehr stark schwankten und für einen Museumsbetrieb eher kurz genug schienen, haben wir die Steuerung so umgebaut, dass die Öffnungszeit je Tür eingestellt werden kann.



**Nostalgische Elektronik am Bus.**

Die Vorschaltgeräte der Seitentransparentbeleuchtungen hatten infolge von Kurzschlüssen durchgebrannte Feinsicherungen. Das Auswechseln von Zenerdioden und Elektrolytkondensatoren auf den Leiterplatten brachte den gewünschten Erfolg.



**Improvisierter Lötplatz.**

Das Erreichen des maximalen Knickwinkels des Gelenks sollte dem Chauffeur akustisch mittels Alarm-

summer mitgeteilt werden. Die eingedrückten Stahlprofile im Gelenkbereich verrieten, dass dieser Alarm offenbar schon eine Zeit lang nicht mehr funktionierte. Der Fehler lag am Summer sowie der Einstellung der Endschalter.



**Gelenkpartie unter dem Fussboden.**

Die Gummibälge der Luftfederung sahen teilweise nicht sehr vielversprechend aus.



**Risse an den Luftfederbälgen.**

Glücklicherweise fanden wir bei der VBZ vier sowie beim Saurer-Club fünf dieser Luftfederelemente, die sich



**Auf dem Lift der Karosserieabteilung VBZ (ZW).**

in einem wesentlich besseren Zustand befanden als die eingebauten. Um diese ersetzen zu können, musste der Bus aufgebockt, das Chassis unterstellt und die jeweilige Achse einzeln etwas abgesenkt werden. Diese Arbeit durften wir über ein Wochenende in der Zentralwerkstätte der VBZ (ZW) ausführen.

Die Beule am Heck sowie eine schlecht lackierte Karosseriereparatur seitlich hinten links reparierten uns die VBZ-Fachleute in der Zentralwerkstätte.



**Heckpartie vorher und nachher.**

Auch der asbesthaltige Unterbodenschutz wurde in der Garage Hagenholz durch eine Spezialfirma auf Kosten der VBZ saniert. Leider wurde das Fahrzeug zu diesem Zweck unsachgemäß angehoben, sodass im Heckbereich ein Luftfeder-element ausgehängt wurde. Der Fahrer, der den Bus zurück in die ZW überführte, bemerkte zwar den Luftverlust, fuhr aber trotz leuchtender Kontrollwarnlampe weiter und beschädigte auf diese Weise das Normalgang-Bremsband des Voith-Getriebeautomaten. Der Bus konnte danach nur noch im Kriechgang vorwärtsbewegt werden.

Zum Glück war bei der VBZ noch ein Reservegetriebe vorhanden, das wir von der Firma Gehrig in Rudolfstetten einbauen lassen konnten.

Zur Aufarbeitung der ausgewechselten 9 Luftfeder-elemente konnten wir bei der Firma Conti-Tech neue Luftfederbälge (Baujahr 2016) erwerben. Diese wurden früher von der Firma Phoenix in Harburg (südlich von Hamburg) hergestellt. Glücklicherweise wurden diese Bälge auch bei Magirus-Deutz- und MAN-Bussen verwendet.



**Luftfederbalg alt und neu.**



**Hohlfedern in allen Zerfallszuständen.**

Die Gummihohlfedern, die sich als Anschlag und Puffer im luftlosen Zustand unten im Gehäuse befinden sollten, waren einesteils platt gedrückt und anderenteils nur noch in Staubform vorhanden.



**Neue Kugelgelenke für die Lenkung.**



**Auf den Hebeböcken bei MB-Schlieren.**

Schliesslich wurde der Bus bei der Firma Mercedes Benz Nutzfahrzeuge AG in Schlieren während drei Tagen für die MFK fit gemacht und Anfang August 2017 erfolgreich als Veteranenfahrzeug vom Strassenverkehrsamt ZH abgenommen.



**Vor dem Museum Burgwies am 20. August 2017.**

Damit wurde es möglich, den Saurer 5GUK-A Nr. 540 am Tag der historischen Züribusse zu zeigen und für Publikumsfahrten einzusetzen.



**«Verheizte Getriebeteile».**

Bei der Firma Antriebe Rüti AG konnte ich für einen symbolischen Geldbetrag einen Restposten von Ersatzteilen für den defekten Getriebeautomaten erwerben. Ein pensionierter Getriebespezialist, der einst in jungen Jahren bei den VBZ als Busmechaniker arbeitete, reparierte uns zu sehr günstigen Konditionen das defekte DIWABUS-Getriebe, so dass uns dieses wieder als Ersatzaggregat zur Verfügung steht. ●

## Fotofahrt mit ABDe 8/8 Triebwagen der MOB, 16. April 2018.

*Text und Fotos: Tommy Grünberg*

Vier ABDe 8/8 Triebwagen (Nr. 4001 bis 4004) wurden 1968 bei der MOB (Montreux-Berner Oberland-Bahn) in Betrieb genommen. Während 50 Jahren waren diese Fahrzeuge das Rückgrat der MOB im Schnellzugverkehr. Erbaut

durch SIG (Schweizerische Industriegesellschaft, Neuhausen), BBC (Brown Boveri & Cie., Baden), SAAS (Société Anonyme des Ateliers de Sécherons, Genève). Die Motoren mit 1200 PS waren für die damalige Zeit eine gewaltige Leistung! Nach 50 Dienstjahren wurden die Triebwagen in den verdienten Ruhestand ver-

setzt, d.h. aus dem Regelbetrieb genommen. Mit einer Fotofahrt konnten wir diese wunderschönen und einmaligen Fahrzeuge noch einmal erleben. Anschliessend erhielten wir in Zweisimmen durch den Projektleiter und den Bahnmeister der MOB eine Führung mit Besichtigung zum Stand des Umspur-Projektes GoldenPass. ●



Die ersten Narzissen zwischen Saanenmöser und Oeschseite.



Auf dem Viadukt von Gstaad.



Unser toller Lokführer Lazare Ducrest im Element, bereits den nächsten Fotohalt im Visier.

## Sommer 2019 ist ein Meilenstein für die Limmattalbahn



Julie Stucki, Leiterin Kommunikation Limmattalbahn AG

### Abschluss 1. Etappe und Baustart 2. Etappe

**Der Abschluss der 1. Etappe zwischen Zürich Farbhof und dem Zentrum Schlieren im August 2019 ist ein wichtiger Meilenstein der Limmattalbahn. Seit Mitte 2017 wird im Auftrag der Kantone Zürich und Aargau und mit Unterstützung des Bundes gebaut. Im September 2019 startet der Bau der 2. Etappe, die von Schlieren über Urdorf, Dietikon und Spreitenbach bis nach Killwangen führt. Das Teilstück vom Bahnhof Altstetten bis Farbhof sowie das Depot für die Züge in Spreitenbach werden ebenfalls im Rahmen der 2. Etappe bis Ende 2022 realisiert.**

Der Zeitplan für die Bauarbeiten der 1. Etappe konnte bisher gut eingehalten werden. Bei einigen Arbeiten sind die beteiligten Unternehmer sogar voraus. Bis Ende 2018 konnten die Tiefbauarbeiten und ein grosser Teil der Gleisbauarbeiten abgeschlossen werden. Im Frühjahr 2019 erfolgt der Bau der Haltestellen der neuen Bahn. Die bestehende Station Farbhof wird von Mai bis Juli 2019 umgebaut. Sämtliche Verkehrsbeziehungen für Individual- wie Langsamverkehr bleiben während der Bauzeit offen.

### Weniger Stau als erwartet

Insgesamt hat der Bau der 1. Etappe weniger Stau verursacht als befürchtet. Dies gilt auch für die Intensivbaustelle beim Stadtplatz Schlieren in den Som-

merferien 2018, wo weniger Störungen aufgetreten sind als erwartet. Zum Abschluss der 1. Bauetappe ist in den Sommerferien 2019 beim Farbhof Altstetten eine weitere Intensivbaustelle geplant – analog zum Stadtplatz Schlieren im Sommer 2018.

Kommt nichts Unvorhergesehenes dazwischen, dann steht der Einweihung der 1. Etappe der Limmattalbahn im Sommer 2019 nichts im Wege. Geplant ist diese im Rahmen des Schlieremer Stadtfestes «Schliere lacht» Ende August 2019. Ab 2. September 2019 wird der Betrieb der Tramlinie 2 vom Farbhof bis nach Schlieren Geissweid verlängert.

### Baustart der 2. Etappe im September 2019

Während die Bauarbeiten der 1. Etappe der Limmattalbahn auf Hochtouren laufen, begann bereits die intensive Planung für den Bau der 2. Etappe. Die Bauvorbereitungen starteten im August 2019, der Baustart erfolgt voraussichtlich Anfang September 2019. Dann beginnen die Bauarbeiten gleichzeitig in den betroffenen Gemeinden Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen. Gleichzeitig wird in der Stadt Zürich das Teilstück von der Hohlstrasse bis zum Bahnhof Altstetten gebaut. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll die erste Limmattalbahn fahren.

Arbeitsintensive Bauwerke der 2. Etappe sind die Kreuzungen Bunker und Mutschellen in Dietikon und Herweg in Urdorf, der Färberhüslitunnel in Schlieren, die neue Personenunterführung beim Bahnhof Dietikon sowie das Rampenbauwerk in Killwangen. Die Bauarbeiten erfolgen mehrheitlich unter Verkehr mit teilweisen Spureinschränkungen. Sowohl in Altstetten als auch in Dietikon und Spreitenbach sind Umleitungen nötig. Diese werden frühzeitig angekündigt

#### Eigenschaften des Fahrzeugs

- Siebenteiliges Zweirichtungs-Multigelenkfahrzeug, Niederflur, 44,3 m lang, 2,4 m breit
- Erfüllt alle Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG)
- Beidseitig je sieben Türen mit Niederflureinstieg
- Grosse Auffangräume bei den Eingängen für einen schnellen Fahrgastwechsel
- Maximale Energieeffizienz dank optimiertem Fahrzeuggewicht von nur 55,2 Tonnen
- Vier integrierte Fahrwerke mit Achsen, davon drei Antriebseinheiten
- 88 Sitzplätze (plus 16 Klappsitze) und 172 Stehplätze = insgesamt 260 Plätze
- Integriertes Fahrgastinformationssystem
- Vollklimatisierung

und entsprechend signalisiert. Im Zentrum Dietikon werden in den Sommerferien 2020 und 2021 Intensivbaustellen mit teilweisen Sperrungen eingerichtet.

Die Hauptbauarbeiten sind mehrheitlich bis Sommer 2022 abgeschlossen. Gleichzeitig mit der zweiten Etappe wird auch die Depotanlage im Grenzge-

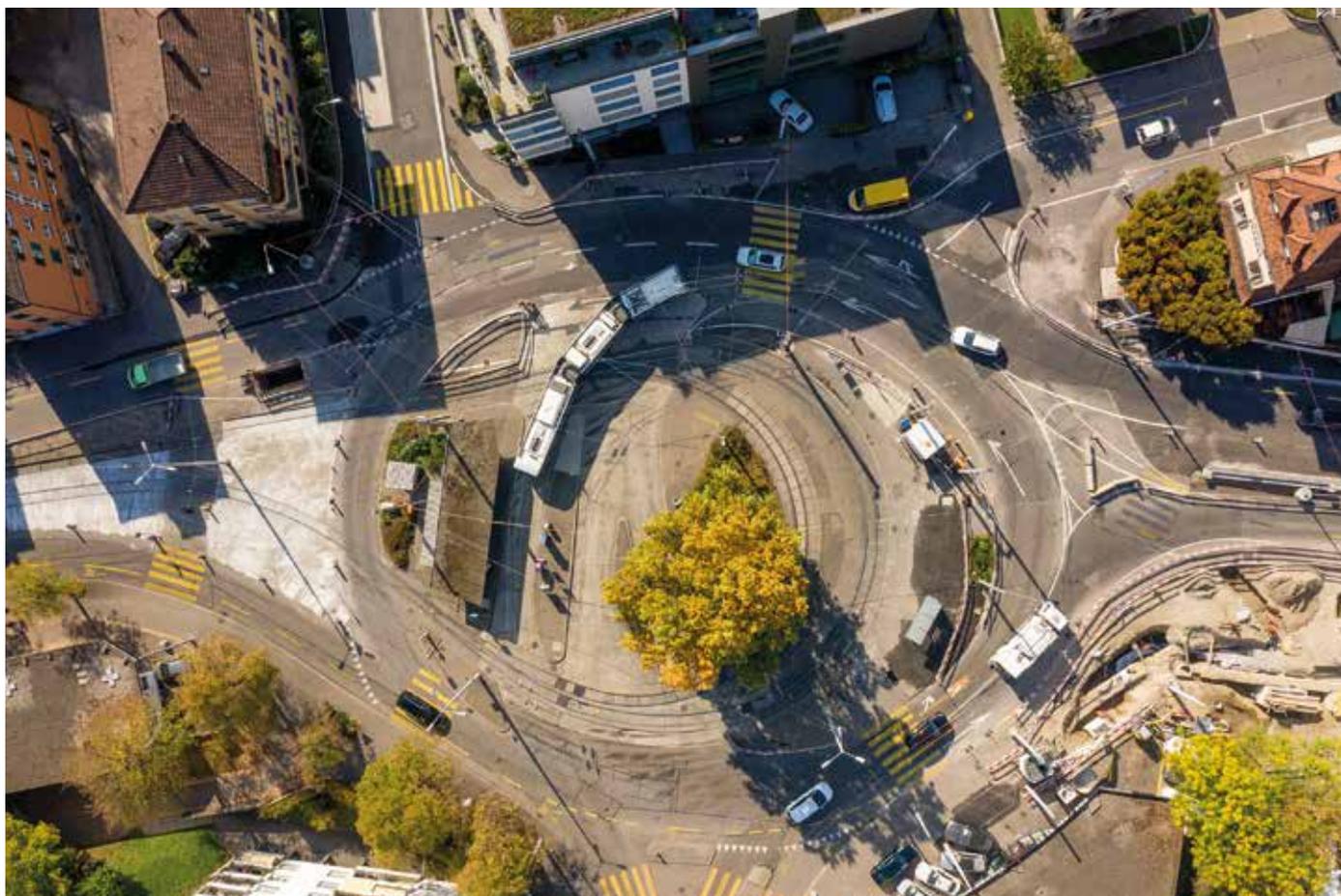
biet Spreitenbach/Dietikon gebaut. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 soll die Limmattalbahnhof ihren Betrieb zwischen Bahnhof Altstetten und Killwangen-Spreitenbach aufnehmen. Die Öffentlichkeit wird rechtzeitig und detailliert über die Auswirkungen der Bauzeit in den Gemeinden informiert.

## Fahrzeuge von Stadler Rail

Voraussichtlich ab Dezember 2022 werden bei der Limmattalbahnhof acht Fahrzeuge des Typs «Tramlink» der Firma Stadler Rail AG verkehren. Dies hat die Aargau Verkehr AG (AVA) als Betreibergesellschaft der zukünftigen Limmattalbahnhof entschieden. Die öffentliche Ausschreibung erfolgte zusammen mit der BLT Baselland Transport AG, die zehn Fahrzeuge des gleichen Typs für den Betrieb der Waldenburgerbahnhoff beschafft.

Dank der Zusammenarbeit der beiden Betreibergesellschaften können Synergien sowohl bei der Beschaffung wie auch beim späteren Unterhalt kostensparend genutzt werden. Die definitive Be-

Luftbild des Farbhofs vom Oktober 2018. Im Sommer 2019 wird hier eine Intensivbaustelle eingerichtet. Foto: Andrin Winteler (Buerobureau).



**Die wichtigsten Kennwerte der Limmattalbahn im Überblick**

Eigenstrasse	92%
Streckenlänge	13.4 km
Haltestellen	27
Durchschnittlicher Haltestellenabstand	515 m
Bahnsystem	Meterspur (analog Tram)
Fahrzeugtyp	Tramlink von Stadler Rail AG
Durchschnittliche Geschwindigkeit	22 km/h inkl. Halt
Maximale Geschwindigkeit	60 km/h im Eigenstrasse 48 km/h im Mischverkehr
Spannung	600 V (Altstetten – Schlieren Geissweid) 1200 V (Schlieren Geissweid – Killwangen)
Reisezeit	37 Minuten

stellung ist im Herbst 2019 vorgesehen. Bis dahin werden die Fahrzeuge gemeinsam mit den Bestellern der Limmattalbahn (Bund sowie Kantone Aargau und Zürich) genau spezifiziert.

Das Stadtbahnfahrzeug wird durch Stadler Rail AG im Werk Valencia (Spanien) produziert. Seine modularen und flexiblen Konfigurationsmöglichkeiten ermöglichen eine perfekte Integration in die Streckennetze verschiedenster Bahnen. In der Schweiz wird das Fahrzeug dieses Typs beispielsweise ab 2020 auch bei den Ferrovie Luganesi SA in Lugano zum Einsatz kommen.

Das Zweirichtungs-Multigelenkfahrzeug überzeugt durch Zuverlässigkeit, hervorragende Laufeigenschaften und Effizienz im Unterhalt.

### Partizipativer Prozess für Aussendesign

Das Aussendesign der Fahrzeuge wird in einem partizipativen Prozess zusammen mit den Besteller-Kantonen Zürich und Aargau sowie mit den Standortgemeinden definiert. Ebenfalls in Bearbeitung sind Ausstattung und Innendesign der Fahrzeuge. Aufgrund der erwarteten Nachfrage werden die Fahrzeuge mög-

lichst stehplatzoptimiert gestaltet, damit die Fahrgäste an den Haltestellen schnell und ungehindert ein- und aussteigen können. Sitzplätze werden ausreichend vorhanden sein.

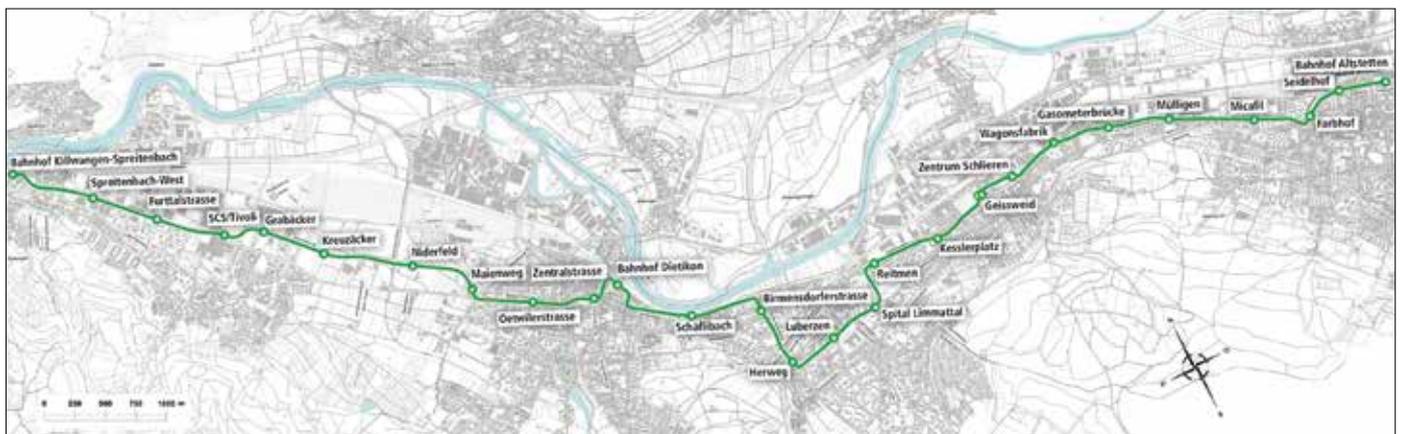
### Bahntrasse von Bäumen gesäumt

Bäume haben bei der Limmattalbahn einen hohen Stellenwert. Das Projektteam entschied sich bereits frühzeitig, Alleen als begleitendes Gestaltungselement entlang der neuen Stadtbahn einzusetzen. Insgesamt werden so mehr Bäume gepflanzt als gefällt. In der 1. Etappe begleiten 470 Bäume die Limmattalbahn. Rund 130 Bäume davon sind Bestandesbäume, die erhalten werden können und in das Baumkonzept integriert werden. Rund 340 Bäume werden neu gepflanzt. Ziel ist es, so viele Bäume wie möglich zu erhalten.

### Limmattalbahn ist mehr als ein Bahnprojekt

Immer mehr Menschen ziehen zum Wohnen und Arbeiten in die Limmattaler Gemeinden zwischen Zürich und Killwangen. Das Limmattal gehört zu den am stärksten wachsenden Regionen im Grossraum Zürich. Neue Arbeitsplätze und

Grafik der Limmattalbahn im Endausbau.



Wohngebiete werden rund einen Viertel mehr Verkehr generieren. Um diesen bewältigen zu können, planen die Kantone Zürich und Aargau zusammen die Limmattalbahn.

Im Endausbau im Jahr 2022 führt die Limmattalbahn über 13,4 Kilometer vom Bahnhof Zürich Altstetten über Schlieren, Urdorf und Dietikon nach Spreitenbach und Killwangen im Aargau. Die neue Stadtbahn erschliesst mit 27 Haltestellen wichtige heutige und zukünftige Arbeitsplatz- und Wohngebiete. Die Strecke führt überwiegend über die historische Hauptachse Badener- und Zürcherstrasse.

Die Limmattalbahn schafft die nötigen Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr und entlastet damit die Strasse. Integraler Bestandteil des Projekts sind die Anpassungen am regionalen Strassennetz. Für die flankierenden Massnahmen im Strassenbau stellt der Kanton Zürich Mittel in Höhe von 136 Millionen Franken bereit. Parallel dazu werden auch die Verbindungen für Velofahrer und Fussgänger stark verbessert und sicherer gestaltet. ●

Luftbild des im Sommer 2018 neu gestalteten Stadtplatzes Schlieren.

Foto: Andrin Winteler (Buerobureau).



## Spezielle Verhältnisse auf der Linie 2

Im September 2019 wird der 2er nach Schlieren fahren. Das ist nichts Neues. Schon vor über 100 Jahren fuhren städtische Tramwagen ins Limmattal.



Schon früh kamen auch blaue StStZ-Wagen ins Limmattal, Wagen der Linie 20 westwärts unterwegs bei der Ausweichstelle Zürcherstrasse Schlieren, unmittelbar vor der Abzweigung Richtung Weiningen. Im Hintergrund ein Wagen der LSB, um 1928.

*Text: Bruno Gisler*



### Blaue Wagen im Limmattal

Sie kann als Urgrossmutter der künftigen Limmattalbahn angesehen werden: die private Limmattal-Strassenbahn AG, kurz LSB, im Volksmund «Lisebethli» genannt. Sie nahm im Dezember 1900 die Strecke von Dietikon bis zur damaligen Stadtgrenze Letziggraben (heutiger Name Letziggrund) in Betrieb. Im Folgejahr kam der Ast Schlieren–Weiningen hinzu. Gerne wäre die LSB mit ihren gelb lackierten

Schmal und verkehrsarm: Badenerstrasse an der Ausweichstelle Kappeli, Blickrichtung Stadt.

Im Hintergrund die Warntafeln des Industriegleises zum Zollfreilager, um 1928.

Foto: Baugeschichtliches Archiv Stadt Zürich.

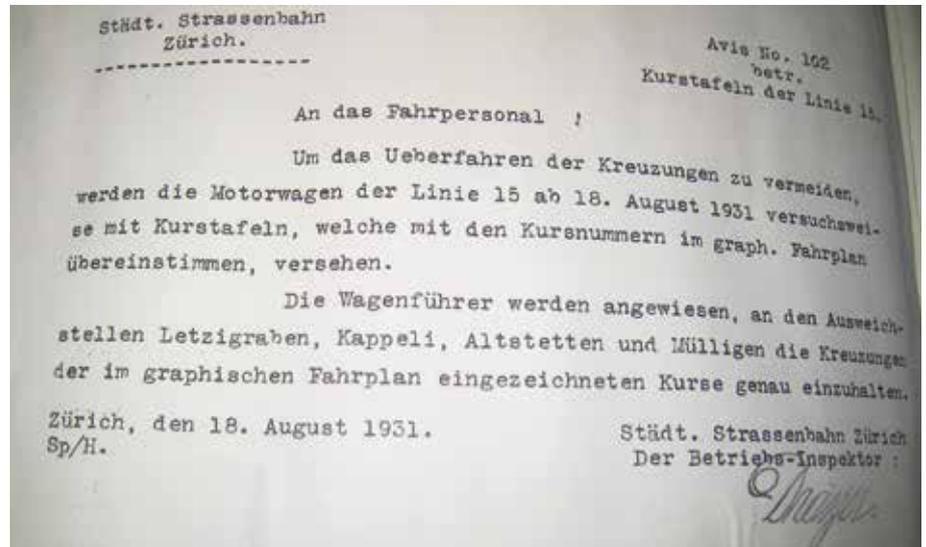
**Betriebsinspektor Dräyer erlässt Avis No. 102 zur Einführung der Kurstafeln. Aus dem Versuch wird eine dauernde Einrichtung.**

Fahrzeugen weiter Richtung Stadt gefahren, doch scheiterte dies am Widerstand der Stadtregierung. Somit waren die Passagiere gezwungen, an der Stadtgrenze in die blauen Wagen der Städtischen Strassenbahn (StStZ) umzusteigen. Dies war indes nicht nach dem Willen von Kantons- und Landesregierung. Durch Wink mit dem Zaunpfahl kam es bereits 1902 zu einer vertraglich vereinbarten Zusammenarbeit zwischen StStZ und LSB. Nun konnte das «Lisebethli» auf städtischem Gleis direkt bis zum Niveauübergang Marienstrasse (beim Lochergut) weiterfahren. Als Naturalausgleich kamen dafür die städtischen Wagen als Verlängerung der roten Linie nach Altstetten. Jeder dritte Kurs wurde mit einem städtischen Wagen samt StStZ-Wagenführer geführt. Um eine Konkurrenzsituation zu vermeiden, tauschten die Kondukteure im Letzigraben, wo die regelmässigen Kreuzungen stattfanden, die Wagen und zogen die Fahrtaxe für ihren jeweiligen Streckenteil ein; kombinierte Billette gab es nicht.

Dieser Gemeinschaftsbetrieb bewährte sich ausgezeichnet. Bis sich im Oktober 1908 die Ereignisse überstürzten. Das Personal der LSB lancierte – aus Solidarität mit einem entlassenen Kollegen – einen Streik. Die LSB entliess die Streikenden, suchte im ganzen Land nach Ersatz und nahm im beschränkten

**Zwischen Farbhof und Bachmattstrasse kommt ein Tramwagen aus Richtung Schlieren entgegen, was für den Gegenverkehr ein Ausweichen nach links erfordert. Schlieren wird von 1933 bis 1935 durch die Linie 11 bedient.**

**Foto: Baugeschichtliches Archiv Stadt Zürich.**



Umfang den Betrieb wieder auf. Aus Arbeiterkreisen wurde zum Boykott der LSB aufgerufen, es kam zu Sabotageaktionen wie Bretter und Steine auf den Schienen, Steinwürfe auf die Fahrzeuge. Die Stadtregierung versuchte zu vermitteln, denn der Boykott hatte auch negative Auswirkungen auf die Frequenzen der StStZ-Teilstrecke. Überdies befürchtete sie ein Übergreifen des Streikes auf das StStZ-Personal, welches nicht mit den Streikbrechern einen Gemeinschaftsbetrieb aufrechterhalten wollte. Schliess-

lich kam es zu einem Kompromiss. Die LSB stellte vier der Entlassenen sofort wieder ein, der Streik wurde als beendet erklärt und der Boykott aufgehoben. Als Zückerchen für ihr Entgegenkommen durfte die LSB vorübergehend die Fahrleistungen der Kurse Marienstrasse – Altstetten übernehmen, so dass bis April 1910 im Planverkehr keine blauen Wagen mehr nach Altstetten fuhren. Dann hatten sich die Gemüter beruhigt und der ursprüngliche Zustand wurde wiederhergestellt.





Zweiachser-Ära auf der Linie 2, ursprüngliche Schleife Schlieren. Die Endhaltestelle befindet sich in der Bahnhofstrasse. Im Nebengebäude der Bäckerei Socher (in Hintergrund neben dem Tramwagen) wurde ein Wartsaal eingerichtet, 1937.

## Gelb und Blau – fifty-fifty

Nachdem bereits Ende 1917 städtische Wagen nach Dietikon eingesetzt wurden, erreicht die Zusammenarbeit zwischen LSB und StStZ 1927 einen Höhepunkt. Mit der Tieferlegung der linksufrigen Seebahn verschwand der Niveauübergang an der Marienstrasse. Nun fuhr das gelbe «Lisebethli» durchgehend zum Zürcher Hauptbahnhof. Umgekehrt gelangten die Wagen der Städtischen Strassenbahnen auch nach Weiningen. Schliesslich verkehrten im Limmattal fünf der zehn Kurse mit

StStZ-Rollmaterial. Der Gemeinschaftsbetrieb bekam sogar eine eigene Liniennummer: 20. Neu tauschten auch die Wagenführer am Letzigaben die Wagen, damit die Ablösungen besser organisiert werden konnten. Die städtischen Wagenführer, die nun an der Stadtgrenze den LSB-Motorwagen übernehmen mussten, waren alles andere als begeistert. Denn diese entsprachen technisch nicht dem bei der StStZ üblichen Standard. Die StStZ-Direktion verlangte von der LSB verschiedene Nachbesserungen, die jedoch nicht durchgeführt wurden und auch die verlangte Anbringung

der Linientafel 20 wurde versäumt. Hierauf kündigte die Stadt den Zusammenarbeits-Vertrag. Nach Einlenken der LSB-Direktion wurde die Kündigung rückgängig gemacht.

## Stadt kauft LSB-Aktien

Dann kaufte die Stadt die Aktienmehrheit auf, die LSB wurde 1931 liquidiert, die Strecke Schlieren – Weiningen auf Busbetrieb umgestellt. Schon drei Jahre zuvor war auf dem Ast nach Dietikon das Tram durch den Bus ersetzt worden. Die Linie Schlieren – Zürich Hauptbahnhof wurde in den städtischen Trambetrieb in-

tegriert und sogleich unnummeriert: 15 statt 20.

Die StStZ übernahm die 10 LSB-Motorwagen, welche ihr gelbes Kleid behielten, in einer nächtlichen Blitzaktion wurde lediglich die Beschriftung in «Städtische Strassenbahn» geändert. Die als veraltet angesehenen Fahrzeuge blieben auf der Linie 15 noch kurze Zeit im Einsatz, ehe sie ersetzt wurden. Wagen Nr. 2 gelangte 1934 an die Martigny-Châtelard-Bahn, kam 40 Jahre später zurück nach Zürich, wurde betriebsfähig instand gestellt und ist heute im Tram-Museum zu bestaunen. Auch das Personal – insgesamt 30 Mann – wurde übernommen und erhielt nun einen wesentlich besseren Lohn. Nur die Übernahme eines 65-jährigen Kontrolleurs und eines 68-jährigen Kondukteurs scheiterte aus Altersgründen; sie erhielten jedoch von der Stadt eine lebenslange Rente.

Auch das LSB-Depot in Schlieren gelangte in den Besitz der Stadt. Es erhielt, wie alle Zürcher Tramdepots, eine Nummer: 6. Es erbte die Nummer des eben erst geschlossenen Tramdepots Fluntern. Vier Kurse fuhren am Morgen von hier aus und spät abends wieder ein, als fünfter Zug verkehrte um 12.06 und 17.06 Uhr der Einsatzwagen von Schlieren zum Letzigraben und wieder zurück. Neun Kondukteurdienste und ebenso viele Wagenführerdienste blieben dem Depot Schlieren zugeteilt. Im Depotbüro konnte das Publikum auch die nicht abgefahrenen LSB-Abonnemente zurückgeben. Doch das Depot hatte ein kurzes Leben im städtischen Betrieb. Schon nach einem Monat war es tagsüber nicht mehr besetzt; das Depotpersonal wurde in die Kalkbreite versetzt. Und auf den Sommerfahrplan 1932 wurde das Depot ganz geschlossen. Areal und Gebäude

verkaufte die Stadt für 80'000 Fr. der benachbarten Wagonsfabrik.

## Rot, 2, 20, 15, 11, 2

Die ins Limmattal führende Linie änderte ihre Bezeichnung wiederholt. Die rote Linie von 1902 bekam 1906 eine Nummer: Linie 2. Als 1927 die Gemeinschaftslinie 20 eingeführt wurde, wendete der 2er am Letzigrund. Die 1931 eingeführte Linie 15 verkehrte als solche nur bis 1933. Dann trat für zwei Jahre die Linie 11 in deren Fusstapfen, sie führte ab HB sogar weiter zum Schaffhauerplatz. Und schliesslich ab 1. Mai 1935 war es wieder die Linie 2, die Schlieren bediente. Damit ging zwar die direkte Verbindung mit dem Hauptbahnhof verloren, dafür konnten nun Paradeplatz, Bellevue und Tiefenbrunnen mit direkten Wagen erreicht werden. Mit einer Länge von 10,8 km wurde der 2er zur längsten Linie auf dem Zürcher Tramnetz.

## Einspurbetrieb mit Kurstafeln

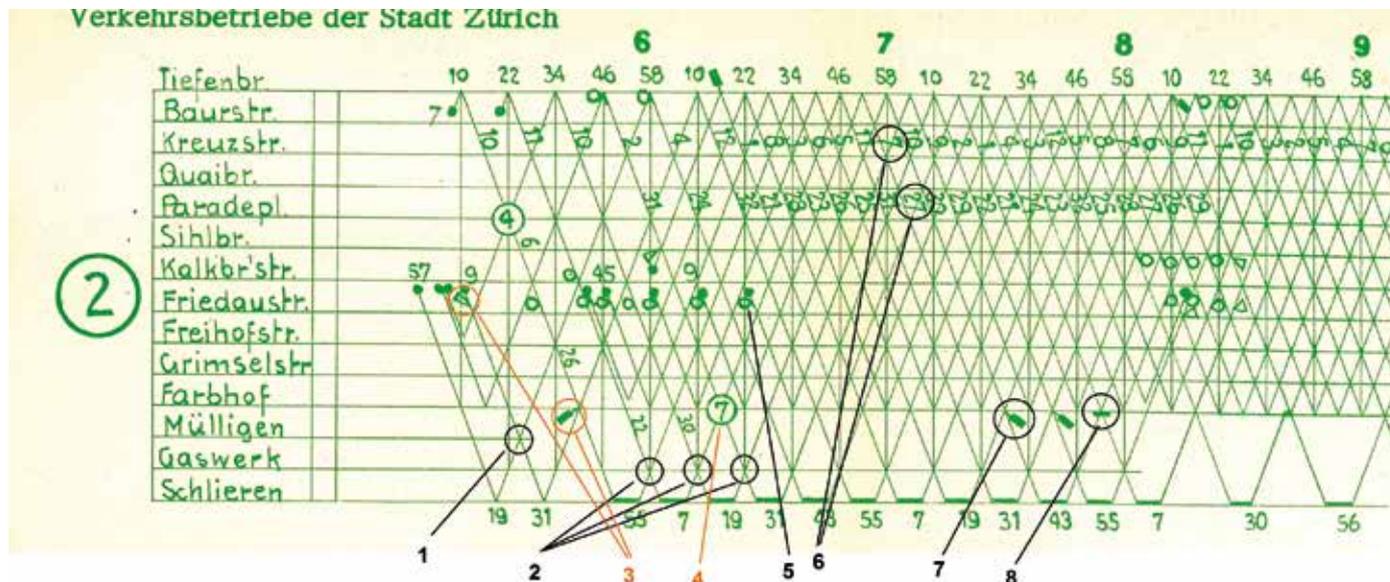
Noch im Übernahmejahr 1931 wurde in Schlieren eine Wendeschleife errichtet. Das erleichterte den Anhängewagen-Betrieb. Sonst aber verkörperte die Strecke weiterhin den reichlich primitiven Standard einer Überland-Strassenbahn, das heisst: einspurig und ohne Schleife unterwegs. Je nach Fahrplanperiode und Tageszeit verkehrte nur jeder zweite, dritte oder in den Vormittagsstunden sogar nur jeder vierte Kurs nach Schlieren. Die übrigen wendeten am Lindenplatz in Altstetten, was beim Anhängewagenbetrieb ein umständliches Manövrieren verursachte und sich negativ auf die Fahrplanstabilität auswirkte.

Zum Kreuzen bestanden zwischen Letzigrund und Schlieren drei Ausweichstellen: Kappeli, Lindenplatz und Mülligen. Es gab weder Signale noch einen

Streckenblock. Die Kreuzungsstellen waren mit einem Diensttelefon ausgerüstet, welche unter sich und mit dem Depot Kalkbreite verbunden waren. Eine Meldelampe mit einem «T» leuchtete auf, wenn der entsprechende Telefonanschluss aufgerufen wurde. So konnte das Fahrpersonal, etwa bei einem Wagendefekt, sich notfalls über die Verlegung der Kreuzung verständigen.

Im Planbetrieb scheint es mit den Kreuzungen nicht so recht geklappt zu haben. Im Juli 1931 beschwerte sich das «Limmattaler Tagblatt» über häufig vorkommende Begegnungen zweier Züge auf offener Strecke und anschließender Diskussion der Wagenführer, wer nun zur nächsten Ausweichstelle zurückfahren müsse. Die Direktion ergriff Massnahmen und ordnete im August das Aufstecken von Kurstafeln an. Das Fahrpersonal hatte anhand der im Dienstfahrplans verzeichneten Kursnummer die entsprechende Kreuzung zu vollziehen. Die auffälligen Kursnummern blieben eine Spezialität der Schlieremer Strecke und waren sonst nirgends auf dem VBZ-Netz anzutreffen, wenngleich auch die heutigen VBZ-Kursfahrzeuge eine solche Kennzeichnung aufweisen, diskret hinter der Frontscheibe, mit schwarzer Schrift auf gelbem Grund.

Die Platzverhältnisse in der Badenerstrasse waren eng. Das Gleis verlief auf der ganzen Strecke in Seitenlage, was nicht ungefährlich war, denn in einer Fahrtrichtung verkehrten die Tramzüge auf der linken Seite; entgegenkommende Fahrzeuge mussten nach links ausweichen. Auch für die ein- und aussteigenden Fahrgäste war dies problematisch. 1938 verfügte die StStZ-Direktion, dass stadteinwärts zwischen Schlieren und Altstetten auf der linken, strassenabgewandten Seite ein- und



Grafischer Fahrplan, Sommer 1955, Samstagsfahrplan in grüner Farbe mit einer Fülle von Informationen, welche den facettenreichen Betrieb der Schlierner Linie dokumentieren. – Die ersten beiden Kurse kreuzen in der Mülligen (1), die folgenden beim Gaswerk (2). Der Kurs 5.31 ab Schlieren fährt um 5.09 ab Depot Kalkbreite mit geschlossenem Anhänger (wimpelförmiges Gebilde) nach Schlieren und wird erst bei der Rückfahrt ab Farbhof (rechteckiges Anhängsel) durch einen Kondukteur besetzt (3). Der Kreis bedeutet Wagenabtausch: die Zahl 7 Anhängewagen, Zahl 4 Motorwagen (4). Die tröpfchenförmige Gebilde bezeichnen das An- und Abkuppeln der Anhängewagen (5). Die Kursnummern 1 bis 12 benennen jene der Motorwagen (identisch mit der aufgesteckten Kurstafel), die 20er und 30er Nummern jene der Anhängewagen-Kurse (6). Das Bedienungsende des Anhängewagen-Kondukteurdienstes wird durch ein nach rechts hängendes Rechteck dargestellt (7). Der waagrechte Balken besagt, dass der Kondukteur den (unbedienten) Anhängewagen des Gegenzuges übernimmt (8). – In dieser Fahrplanperiode wird ab 7.30 Uhr nur noch ein Kondukteur nach Schlieren mitgegeben. Ab 8 Uhr beginnt der Einzug der Anhängewagen (zwei im Depot Seefeld, der Rest in der Kalkbreite); die Motorwagen verkehren bis zur Mittagsspitze auf der ganzen Linie solo, nur jeder vierte Kurs bedient Schlieren. Am Farbhof und im Tiefenbrunnen fahren die Kurse sogleich nach Ankunft wieder zurück; Umschlagszeiten existieren noch nicht.

ausgestiegen werden muss, um die Fahrgäste vor Gefährdungen zu schützen. Das Fahrpersonal hatte die rechten Wagentüren abzuschliessen. Da das Gleis bei der Krone Altstetten die Strassenseite wechselte, war es auf dem stadtseitigen Abschnitt genau umgekehrt. Hier wurde bei den abwärtsfahrenden Wagen die rechten Türen abgeschlossen. Als später die modernen Einrichtungsfahrzeuge – mit Türen nur auf der rechten Wagenseite – Einzug hielten, war dies natürlich nicht mehr möglich. Auf dem Abschnitt nach Schlieren war nun der Bau von Inselperrons auf der Bergseite nötig, was allerdings erst 1953 realisiert wurde.

### Doppelspur, Schleife am Farbhof und eine neue Kreuzungsstelle

Die Einspur zwischen Letzigraben und Schlieren zwang den Fahrplangestaltern ein enges Korsett auf, wohl oder übel musste sich der Fahrplan auf die vorhandenen Kreuzungsstellen ausrichten. Die Einspur war auch betrieblich problematisch. Jede Verspätung übertrug sich an den Kreuzungsstellen auf die Gegenkurse. Vor allem der starke Verkehr nach Altstetten rief nach einer Sanierung der Verkehrsverhältnisse und einem Ausbau auf Doppelspur. Das Ganze verzögerte sich, weil Stimmen laut wurden, statt des kost-

spieligen Ausbaus der Badenerstrasse die Linie 2 lieber auf Trolleybusbetrieb umzustellen. Dann kam die kriegsbedingte Materialknappheit und schliesslich noch der Mangel qualifizierter Bauarbeiter. Der Doppelspurausbau erreichte im November 1947 das Kappeli, im Juli 1948 den Lindenplatz und im Oktober 1948 den Farbhof, wo eine Wendeschleife angelegt wurde. Fortan wendeten die in Altstetten endenden Kurse nicht mehr am Lindenplatz, sondern hier. Durch den Doppelspurausbau und der Inbetriebnahme neuer Motorwagen liess sich eine Fahrzeitverkürzung realisieren. Die Lage der Ausweiche Mülligen erwies sich als nicht ideal, weshalb 1948 beim Gaswerk (heute



In der ersten Hälfte der 1950er Jahre ein alltägliches Bild: Zwei Pedaler kreuzen sich in der Ausweiche Gaswerk.

Gasometerbrücke) eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit gebaut wurde. Einzelne Kurse kreuzten weiterhin in der Mülligen. Ein Ausbau der Schlieremer Strecke auf Doppelspur war nie ein Thema.

### «Pedalerzüge» für Schlieren

Am 7. Juni 1949 tauchte der erste vierachsige Motorwagen in Schlieren auf. Es handelte sich um den sogenannten Leichtmotorwagen, der anfangs der 1940er Jahre als «modernster Tramwagen Europas» präsentiert wurde. Er hatte Pedalsteuerung; dies war für die Zürcher Wagenführer ein Novum, denn sie waren an die Kurbel zum Fahren und Bremsen

Ab 1949 werden die Zweiachser durch die «Pedalerzüge» verdrängt. Kurs 1 der Linie 2 in der neuen, 1952 angelegten Schleife Schlieren, um 1954.





**Aussteigen auf dem Land: Eben ist ein 2er aus der Stadt in der Haltestelle Mülligen eingetroffen, um 1954.**

gewöhnt. Im Insider-Jargon bekam der Wagentyp den Namen «Pedaler», offiziell wurde er als «Grossraumwagen» bezeichnet. Der «Pedaler» war ein Kind der Kriegs- und Nachkriegszeit, der sorgsame Umgang mit Energie und Material war Pflicht. Das Fahrzeug wog nur 15 Tonnen, 10 Tonnen weniger als der vierachsige «Elefant» von 1930, bot aber einen Drittel mehr Plätze als dieser, nämlich 95. Seine etwas geringere Motorenleistung machte ihn geeignet für die Flachlandlinien, wie eben die Linie 2. Nach und nach ersetzten die «Pedaler» die alten Zweiachswagen.

Am 13. September 1949 kamen die ersten dazu passenden vierachsigen Anhängewagen nach Schlieren. Die Züge bedeuteten eine Komfortsteigerung, auch für die Kondukteure, die ihre Tätigkeit nun sitzend ausüben konnten. Dafür mussten sich die Fahrgäste umorientieren, sie durften nur noch in der hintersten Türe einsteigen und mussten sich an die automatischen Türen gewöhnen. Die «Pedalerzüge» prägten die Linie 2 während zwanzig Jahren, ehe sie 1969 von den «Mirages» abgelöst wurden. Ein «Pedaler» ist im Tram-Museum betriebsfähig erhalten.

### **Kondukteurlose Motorwagen, leere Anhänger**

Eine weitere Besonderheit der Schlierener Strecke war das Ausdünnen der Konduktordienste in den Zwischen- und Randzeiten, bedingt durch die schwä-

**Ein Tramzug hat die Bahnunterführung beim Farbhof passiert und strebt Richtung Schlieren zu.**

**Das Tram ist weg. Ein Sauer-Autobus, als Linie 2 betafelt, befährt die Unterführung beim Bahnhof Altstetten auf der im Umbau begriffenen Badenerstrasse, 1958. Nach vollendetem Umbau wird der 31er Trolleybus Einzug halten.**





Tramzug wendet an der Schleife Farbhof. Die Kurstafeln sind verschwunden, denn es gibt keine Einspurabschnitte mehr. Die Gleisreste und die noch hängende Fahrleitung erinnern an die Linie nach Schlieren, 1956. Ein Jahr später wird die Schleife neu gestaltet und erhält ein zweites Gleis.

chere Frequenz auf diesem Streckenabschnitt. Zunächst am Lindenplatz, dann am Farbhof, später auch in der Mülligen und am Gaswerk fand folgendes Prozedere statt: Der Kondukteur des Anhängewagens wechselte in den Anhänger des Kreuzungszuges. Der Kondukteur des Motorwagens sperrte die hintere Türe – bei den Grossraumwagen auch die mittlere – des Motorwagens ab und wechselte in den Anhängewagen. Fahrgäste des Motorwagens hatten beim Wagenführer auszusteigen, unterwegs Zusteigende wurden in den hinteren Wagen verwiesen. In Schlieren schloss der Kondukteur den Anhänger ab und nahm wieder im Motor-

wagen Platz. Der Anhängewagen fuhr bis zur Kreuzungsstelle leer mit, wo er vom Anhängewagen-Kondukteur des Gegenzuges übernommen wurde. Nur in den Hauptverkehrszeiten fuhr auch der Anhängewagen-Kondukteur bis Schlieren. In einzelnen Kursen waren bisweilen sogar zwei Anhänger angekuppelt.

### Das vorübergehende Ende

In den 1950er Jahren geriet das Tram unter Beschuss. Man setzte auf den neuen Hoffnungsträger Trolleybus. An eine Sanierung der Tramlinie nach Schlieren war nicht zu denken. Am Silvester 1955 verkehrte letztmals ein Tram nach Schlieren.

Bis zum abgeschlossenen Ausbau der Baderstrasse übernahmen vorübergehend Autobusse den Dienst, bis sie im April 1958 durch den Trolleybus 31 ersetzt wurden. Seit 1. Januar 1956 endet also die Linie 2 am Farbhof. Im kommenden September wird – nach über 63 Jahren – das Ganze wieder rückgängig gemacht.

#### Literaturhinweis

*Alles über das Lisebethli in: Peter Suter: Die Limmattal-Strassenbahn, TMZ-Mitteilungsblatt Nr. 19, Verein Tram-Museum Zürich.*

*Alle Abbildungen, sofern nicht anders vermerkt, Archiv Verein Tram-Museum Zürich.*

## Fotofahrt mit ‚Kurbeli‘ und Zweiachsanhänger, 22. April 2018



Der historische Fünfer mit Ce 4/4 1392 und C 645 wendet in der Schleife beim Zoo.

*Text und Fotos: Christoph Wehrli*

Bei schönstem Wetter durfte der Verein Tram-Museum Zürich seine Mitglieder und weitere Freunde des historischen Züritrams zur Frühlings-Stadtrundfahrt begrüßen. Vom Tram-Depot Oerlikon herkommend, wo der TMZ-Motorwagen Ce 4/4 1392 aus dem Jahr 1950 den passenden Zweiachsanhänger C 645 (Bj. 1930) der historischen VBZ-Flotte abholte, erwartete dieser schmucke Zug am Bellevue die erwartungsvolle Teilnehmerschaft. Dank dem grossen Sortiment von nachproduzierten alten Routentafeln des VTMZ kann bei solchen Ausfahrten viel Abwechslung geboten werden. Heute war der braune 5er an der Reihe, dessen damalige Route – wenigstens zu Teilen –

mit dieser Komposition im Erscheinungsbild der frühen fünfziger Jahre stilgerecht befahren wurde.

### Die 1. Fahrt

Die erste Etappe führte dann sogleich via Pfauen und Platte zum Zoo. Um dem regulären Tramverkehr Platz zu machen, verdrückte sich die Komposition in das Abstellgleis in der sogenannten Grube, was den zahlreichen Fotografen ein schönes Sujet bescherte. Anschliessend ging es wieder talwärts, wobei für die Fahrt ans andere damalige Linienende im Triemli nun die Strecke via ETH – Haldenegg – Hauptbahnhof – Kaserne gewählt wurde, da die Verbindung über die Quailbrücke und den Paradeplatz aufgrund des Züri-Marathons gesperrt war.

Um beide durch die Linie 5 bis 1986 bedienten Endstationen Heuried und Triemli bzw. deren Kehrschleifen befahren zu können, verkehrte die historische Komposition ab Triemli zurück bis Bahnhof Wiedikon, um mittels Depotdurchfahrt und Rückfahrt durch die Elisabethenstrasse zu wenden.

## Die 2. Fahrt

Nach einer Pause in der dreigleisigen Anlage am Bahnhof Wiedikon folgte die zweite Fahrt durch die Birmensdorferstrasse stadtauswärts, doch diesmal nur bis zur Schleife Heuried.

Die historische Route wurde nun verlassen und via Selnau und Bleicherweg das heutige Linienende in der Laubegg angesteuert. Weiter stand noch die Strecke nach Wollishofen auf dem Programm, die mit ihrem Vorortscharakter und nicht sehr starkem Autoverkehr immer wieder schöne Fotomöglichkeiten bietet. Über das Dienstgleis in der Albisstrasse gelangte der elegante Tramzug in die Aussenabstellanlage des Depots Wollishofen, wo eine letzte Pause eingeschaltet wurde. Die Rückfahrt in die Stadt erfolgte mit rascher Fahrt und ohne Fotohalte, da man sich von der Sonne wegbewegte. Dank der vielen Dienstverbindungen konnte die immer noch gesperrte Achse am See ziemlich schlank umfahren werden, und via Stauffacher, Bahnhofplatz und Limmatquai wurde das Bellevue wieder erreicht. Noch ein letzter Fotohalt am Stadelhofen vor dem schon bald zum Abbruch vorgesehenen Café Mandarin und die ausgiebige Exkursion fand im Tram-Museum Burgwies ihren Abschluss. ●



Auf Talfahrt in der vermeintlich autofreien Kraftstrasse zwischen Toblerplatz und Kirche Fluntern.



Die elegante Komposition fährt durch die Birmensdorferstrasse Richtung Wiedikon.

## Impressionen über ein erfolgreiches Jahr in der Burgwies



Der Turmwagen musste von Hand verschoben werden.

*Text und Fotos: Sarah Lüssi*

### Turmwagen-Verschiebung

Mit den vereinten Kräften des VBZ-Notdienstes gelang es, den Turmwagen auf das Gleis hinter das Buffet zu setzen. So wurde auf den befahrbaren Gleisen des Depots wieder ein bisschen Platz frei und da der Turmwagen nun auf einem Gleis ohne Fahrleitung steht, kann er zum Beispiel auch als Ständer für eine Schneemaschine verwendet werden (so passiert als Überraschung beim Apéro Extraordinaire am 20.12.2018).

### Jazzcetera

2018 bereicherte Jazzcetera mit dem Acappella-Theater «Ticket to Ride» das Rahmenprogramm des Tram-Museums. Das 21-köpfige Ensemble des Chors inszenierte ein Stück mit Geschichten aus dem Zürcher Tram-Alltag. Die 6 Aufführungen im Mai und Juni waren alle ausverkauft. Das 1893 erbaute Tram-Depot Burgwies mit all seinen Erinnerungen bot den idealen Raum für das musikalisch-kreative Spektakel.

Jazzcetera mit dem Acappella-Theater «Ticket to Ride» inszenierte Geschichten aus dem Zürcher Tram-Alltag.







Spezialfahrten am Grossanlass «125 Jahre Stadt Zürich».

V.l.n.r.: Ch. Wehrli, M. Knecht, Stadtrat M. Baumer, S. Lüssi.

## Grosstadt Zürich

Zum 125-jährigen Jubiläum der Stadt Zürich öffnete auch das Tramdepot Burgwies am 6. Juli 2018 seine Tore. Für den Anlass fuhren historische Trams zwischen Burgwies und Bahnhof Wiedikon. Die Spezial-Museumslinie machte Halt an allen Stationen. Das Museum konnte kostenlos besichtigt werden und auch Stadtrat Michael Baumer stattete uns einen Besuch ab. Die VBZ war mit einem Glücksrad und einem Infostand präsent und auch das Fussball-WM-Spiel konnte im Museum angeschaut werden.

## Food & Farmers' Market

Am Wochenende vom Freitag, 28.09. bis Sonntag, 30.09.2018 fand der 2. Food & Farmers' Market im Tramdepot Burgwies und darum herum statt. Marktstände von Hofläden, lokalen Produzenten sowie Streetfood-Stände luden ein, sich kulinarisch verwöhnen zu lassen. Workshops, wie zum Beispiel «Kürbisschnitzen» und «Schmieden» für Kinder oder «Bier brauen» für Erwachsene und Live-musik rundeten das Programm ab. Am Samstag und am Sonntag war die Museumslinie 21 als wichtiger Zubringer unterwegs.





Der Food & Farmers' Market lockte mit zahlreichen Marktständen und Attraktionen.





## Besucherzahlen

Das Tram-Museum war 2018 sehr gut besucht. Besonders viele Gäste verzeichneten wir an den Wochenenden, an denen die Museumslinie 21 und die Museumsbuslinie 51 unterwegs waren.

Seit dem 1.1. 2018 ist das Tram-Museum zusätzlich auch noch montags von 13-18 Uhr geöffnet, was natürlich für Touristen, die ein verlängertes Wochenende in der Stadt geniessen und am Montag nach einem Ausflugsziel suchen, aber auch für Senioren sehr interessant ist.

Auch zahlreiche grössere und kleinere private Anlässe, wie Führungen, Kindergeburtstage, Apéros und Feiern, fanden 2018 im Tram-Museum statt. Von Mitte November bis Mitte Dezember war das Tram-Museum fast jeden Abend vermietet. Mit einem Total von 23'439 Besucherinnen und Besuchern hat das Mu-

seum 2018 einen neuen Besucherrekord aufgestellt. ●





## Busausflug nach Elm zur historischen Sernftalbahn, 14. Juli 2018

60er- und 40er-Jahre-Charme treffen sich in Elm. Der Zürcher Bus grüsst die beiden Sernftalbahn-Triebwagen BDe 4/4 6 und 5.

Der gewichtige Saurer GUK 540 präsentiert sich mit seinem sichtlich stolzen Chauffeur Marc Hanselmann vor dem ehemaligen SeTB-Bahnhof Engi Vorderdorf.

*Text und Fotos: Christoph Wehrl*

Im aus zürcherischer Sicht etwas abseits gelegenen Sernftal gab es in letzter Zeit eine Entwicklung, die von der eingeschworenen Gemeinde der Schmalspur-Freunde wohl kaum mehr für möglich gehalten worden ist. Von 1905 bis 1969 verband die weitherum bekannte und sehr interessante Sernftalbahn (SeTB) Elm und die andern Dörfer des Glarner Kleintales mit Schwanden. Dank dem Umstand, dass die SeTB zwanzig Jahre vor der Einstellung ihr Rollmaterial erneuern konnte, war den drei damals noch recht modernen Triebwagen von 1949 ein weiteres Leben beschieden. Über die Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn gelangten die BDe 4/4 5, 6 und 7 zu Stern & Hafferl in Oberösterreich, wo die beiden verbliebenen, ehemaligen Triebwagen 5 und 6 bis 2016 ihren treuen Dienst versahen.

Für den zwischenzeitlich gegründeten Verein Sernftalbahn, der sich auf sehr sympathische Weise der Erinnerung an die SeTB verschrieben hat, und in Engi ein sehenswertes kleines Museum betreibt, schlug in diesem Moment definitiv die Gunst der Stunde. Ein Jahr später waren beide Triebwagen wieder zurück in Elm, wo sie im schmucken Original-Outfit der Öffentlichkeit präsentiert werden konnten. An diesem Anlass entstand dann auch die Idee, für die Mitglieder des Vereins Tram-Museum Zürich einen Ausflug nach Elm zu organisieren. Ken-



nngelernt haben sich die beiden Vereine schon an der Tram-Modellausstellung im Museum Burgwies im März 2017, die anlässlich des Doppeljubiläums des TMZ durchgeführt wurde.

Um den Ausflug ganz der Nostalgie zu verschreiben, wurde für die Reise auf den historischen Bus-Fuhrpark des VTZ zurückgegriffen und der Museums-Gelenkbus Saurer GUK 540 von 1967 eingesetzt. So konnte das Ziel ohne Umsteigen erreicht werden, allerdings zum Preis

einer etwas verzögerten Hinfahrt, wie es sich noch zeigen wird.

Beizeiten bestieg an diesem Samstagmorgen die erwartungsvolle Gruppe am Zürcher Bahnhofplatz das gewichtige Gefährt, um über die Kantonsstrasse via linkes Zürichseeufer und Linthebene dem Glarnerland zuzustreben. Der 51-jährige ehemalige VBZ-Bus kam trotz seiner bescheidenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gut voran, doch stirnrund lenkte unser erfahrene Chauffeur Marc



**Mächtiger Stadtbus vor flinken Überlandtriebwagen.**  
Alle Bilder vom 14.7.2018, Christoph Wehrli.



**Nach erfolgreicher Seeüberquerung mit der neuen Fähre «Meilen» manövriert der TMZ-Veteran am Anleger Horgen sorgfältig wieder auf das Festland.**

Hanselmann den Wagen auf den Busparkplatz des Bahnhofs Pfäffikon SZ, da mit der Druckluftanlage etwas nicht stimmte. Im Notfall wäre die Reise mit dem Zug weitergegangen... Doch so weit kam es nicht, denn in der Reisegruppe befand sich auch Harald Bollinger, dank dessen fundierten Fachkenntnissen das Problem mit dem Hochdruckregler für die Weiterfahrt gelöst werden konnte. Trotzdem wurde in Reichenburg sicherheitshalber nochmals der Bahnhof angesteuert, doch dann hatte man das Problem definitiv im Griff, und nach über dreistündiger Fahrt und einem Fotohalt in Schwanden war das erste Tagesziel erreicht.

Auf dem ehemaligen Bahnhofareal der SeTB in Engi Vorderdorf empfing uns der Vorstand des Vereins Sernftalbahnen, angeführt durch dessen Präsidenten Walter Gähler. Im alten Stationsgebäude betreibt der Verein ein kleines, aber feines Museum, das mit vielen originalen Gegenständen, Fotos und Modellen an die «gute alte Zeit» der SeTB erinnert. In zwei Teilgruppen wurde unsere Reisegesellschaft fachkundig durch das Museum geführt und zu einem Willkommenstrunk eingeladen.

Anschliessend verschob sich die Reisegesellschaft bis Elm, wo sie auf dem alten Stationsgelände der Höhepunkt des Tages erwartete: die beiden wunderschön hergerichteten Triebwagen 5 und 6. Doch schon bald stand noch ein kleiner Fussmarsch ins Dorf auf dem Programm, wo uns im Gasthof Sonne die Wirtin zum Mittagessen erwartete. Gestärkt konnten danach die beiden aus Österreich repatriierten Schmuckstücke ausgiebig begutachtet und fotografiert werden; der daneben aufgestellte blaue Züribus ergänzte die Szenerie farblich bestens. Die Gastgeber liessen es sich nicht nehmen, die wissensdurstige Zürcher Gruppe mit vielen Informationen zu ihren weiteren Projekten zu versehen. So sollen beide Triebwagen auf dem Stationsareal gedeckt untergestellt werden, und auf noch zu legenden Schienen auch im Freien bewegt werden können. Ebenso wird das Museum von Engi nach Elm verlegt, um so einen zentralen Museumsstandort zu gestalten. Doch auch längerfristige Ziele werden gehegt, denn gerne würde man mit dem im Prinzip noch betriebstüchtigen Rollmaterial ein Stück talabwärts fahren können.

Nach dieser ausgiebigen Besichtigung hiess es von den Gastgebern Abschied nehmen und den Weg nach Zürich wieder anzusteuern. Um etwas Abwechslung in die Fahrroute zu bringen, stand die Strecke via rechtes Zürichseeufer auf dem Programm. Schon bald entwickelte die Reiseleitung die spontane Idee, zum Abschluss noch mit der Fähre den See zu überqueren. Gross war dann die Begeisterung der Teilnehmerschaft, als der Gelenkbus in Meilen links abbog und behutsam auf das Fährschiff rollte. Das über 17 m lange Gefährt beanspruchte gleich zwei Fahrspuren, und wurde aus Stabilitätsgründen genau mittig auf dem Schiff platziert.

Nach der zehnminütigen Überfahrt, die nicht nur von der Reisegruppe bildlich festgehalten wurde, war Zürich bald erreicht, wo eine sehr schöne Exkursion ihren Abschluss fand. Voller Einsatz der Busgruppe des TMZ und des Reiseleiters Dani Anderer sowie die herzliche Gastfreundschaft des Glarner Vereins führten zu einem tollen Erlebnis. ●

## Nach Hannover und Braunschweig vom 8. bis 10. September 2018

Text: Daniel Hurter

Fotos: Tommy Grünberg

### Samstag, 8. September

Nun hiess es wieder einmal Koffer packen für die traditionelle Auslandsreise des TMZ am Knabenschiesse Wochenende. 31 unternehmungslustige Teilnehmerinnen und Teilnehmer machten sich um 8 Uhr mit dem direkten ICE auf den Weg nach Hannover, wo sie pünktlich und dank funktionierendem Speisewagen gut verpflegt um 14.17 Uhr eintrafen. Nach dem Zimmerbezug im in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs gelegenen Intercity-Hotels stand bereits der erste Programmpunkt an. In der unterirdischen Stadtbahnhaltestelle Hauptbahnhof wurde unsere Gruppe vom Förderverein Strassenbahn Hannover e.V. mit dem bereits in den Museumsbestand aufgenommenen ersten serienmässigen Stadtbahntriebwagen TW 6001 aus dem Jahr 1974 abgeholt und in den riesigen Betriebshof Döhren geführt, wo bereits diverse Fahrzeuge zu einer Fotoaufstellung bereitgestellt waren, die dann noch durch «unseren» TW 6001 ergänzt wurde. Ebenfalls aufgestellt war ein alter Bekannter unseres Mitreisenden Hansruedi Ryffel, der Stadtbahn-Prototypwagen TW 601, der 1975 nach Kanada verkauft wurde und ab 2005 bei der Museumsstrassenbahn «Edmonton Radial Railway Society» verkehrte. 2016 wurde dieser Wagen dann wieder nach Hannover zurückgeholt. Es war natürlich Ehrensache, dass Hansruedi mit «seinem» Wagen eine Runde auf der weitläufigen Anlage drehen durfte. Anschliessend brachen wir dann mit dem Stahlwagen-Zweiachserzug 178 und 1039 aus den Jahren 1928 bzw. 1930 zu einer kleinen Rundfahrt nach Rethen und wieder zurück nach Döhren auf und besichtigten dann das auf dem



Fahrzeugaufstellung im Betriebshof Döhren.



Fotohalt auf der Rückfahrt von Rethen.



Fotohalt vor der Kongresshalle.

Hansruedi Ryffel in «seinem» aus Kanada zurückgeholten Düwag Prototypen.



Der Reiseleiter bedankt sich bei Fritz Faupel und seinem Team vom Förderverein Üstra.

Gelände des Betriebshofs gelegene Domizil des Fördervereins mit den darin untergebrachten Museumsfahrzeugen. Danach bestiegen wir einen klassischen Düwag-Vierachs Zug, bestehend aus dem Motorwagen 478 aus dem Jahr 1957 und dem vermeintlichen Anhängewagen 1464 aus dem Jahr 1958, der sich allerdings als eine Art «Pony», also als motorisierter, aber stromabnehmerloser Anhängewagen entpuppte. Mit diesem Zug unternahmen wir dann eine ausgiebige Rundfahrt quer durch die Innenstadt und durch verschiedene Quartiere mit einem Zwischenhalt im ebenfalls riesigen

Betriebshof Leinhausen. Da Hannover, wie alle grösseren westdeutschen Städte, sein klassisches Strassenbahnnetz in den sechziger und siebziger Jahren in ein Stadtbahnnetz mit unterirdischen Innenstadtstrecken umwandelte, können diese Einrichtungsfahrzeuge nur noch beschränkt eingesetzt werden. An verschiedenen Haltestellen wäre auch kein Ausstieg möglich, da sich dort die Perrons auf der linken Seite befinden bzw. zu hoch sind. Deshalb stiegen wir im Betriebshof



Begrüßung durch Mathias Hartmann vor dem Museum in Sehnde Wehmingen.

Buchholz auf zwei Stadtbahnwagen des neuesten Typs 3000 um, die uns zurück in die Innenstadt in die Nähe des Restaurants «Meiers Lebenslust» brachten, wo wir für das gemeinsame Abendessen erwartet wurden. Tafelspitz mit Bouillonkartoffeln wurde serviert, nicht gerade typisch für Hannover, aber es schmeckte trotzdem ausgezeichnet. Nach einem Verdauungsspaziergang, der uns durch die Innenstadt zu unserem Hotel führte, trafen sich die «üblichen Verdächtigen» noch zu einem Schlummerbecher in der Hotelbar.

### Sonntag, 9. September

Nach einem ausgiebigen Frühstück und einem kurzen Fussmarsch zum Hauptbahnhof fuhren wir am Sonntag mit der Stadtbahnlinie 1 nach Gleidingen und von da mit dem Bus nach Wehmingen. Nach einem weiteren Fussmarsch erreichten wir dann das auf einem ehemaligen Bergwerks- und Kasernengelände gelegene Hannoversche Strassenbahn-Museum Sehnde-Wehmingen, wo wir von Mathias Hartmann, dem ersten Vorsitzenden des Vereins, zu einer Führung durch verschiedene Ausstellungshallen erwartet wurden. Dabei erfuhren wir, dass der jetzige Verein die Nachfolge des 1986 in Konkurs gegangenen Deutschen Strassenbahn-Museums angetreten hat, welches ab 1973 die unglaubliche Menge von ca. 330 Strassenbahnwagen und ca. 30 Bussen aus ganz Europa gesammelt und sich schliesslich damit übernommen hatte. Darunter befinden bzw. befanden sich auch «exotische» Fahrzeuge, z.B. Wagen der Budapester «Földalatti» (erste U-Bahn in Kontinentaleuropa), der Wuppertaler Schwebbahn und zeitweise auch ein Rheintaler Trolleybus. Der Nachfolgeverein reduzierte dann den Bestand auf ca. 100 Fahrzeuge, darunter befindet



Gruppenfoto, bevor alle ausschwärmen.

sich auch ein zweiachsiger Motorwagen der Basler Strassenbahn.

Nach einem gemeinsamen Mittagimbiss wurden wir Teilnehmer in die Selbständigkeit entlassen und konnten dann das riesige Gelände auf eigene Faust entdecken. Die – normalspurigen und überwiegend elektrifizierten – Gleisanlagen umfassen im Wesentlichen nebst den Abstell- und Depotgleisen eine Rundstrecke mit je einer Endschleife an beiden Enden sowie eine Aussenstrecke, die das Museumsgelände verlässt und wegen einer fehlenden Bahnübergangsanlage noch nicht auf der ganzen Länge

befahren werden kann. Mit unserer Tageskarte konnten wir die verschiedenen eingesetzten Fahrzeuge «ausprobieren», darunter auch einen Wiener Tramzug mit einem Motorwagen des Typs L1 aus dem Jahr 1921, der von einer eigens «eingeflogenen» Wiener Mannschaft bedient wurde. Da unser Besuch offenbar auf den «Entdeckertag» fiel, kamen wir am Nachmittag in den Genuss einer grossen Tramparade, während der verschiedene Fahrzeuge vorgeführt wurden. Nach einem mehr oder weniger langen Besuch der museumseigenen Gastronomie traten wir dann individuell die Rückreise nach

Hannover an. Der weitere Abend konnte dann nach Lust und Laune gestaltet werden, mehrere Teilnehmer besuchten für das Abendessen den kleinen noch verbliebenen bzw. wiederaufgebauten Rest der Hannoveraner Altstadt.

### Montag, 10. September

Am Montag hiess es dann, sich bereits um 8.15 Uhr an der Rezeption zu sammeln. Mit einem IC 2, einem Doppelstock-Intercity der DB, ging es nach Braunschweig, wo wir am Hauptbahnhof auch schon wieder erwartet wurden, und zwar von einem historischen Zweiachser-



Auf der Aussenstrecke.



Beim Corso wurden alle Fahrzeuge einzeln durch den Speaker vorgestellt, so auch dieser Dienstwagen.



Blick in die neue Fahrzeughalle.



Auf der Extrafahrt durch Braunschweig.



Die Reisegruppe vor dem Museumszug in Braunschweig.

zug bestehend aus dem Motorwagen 113 aus dem Jahr 1940 und dem Anhängewagen 250 aus dem Jahr 1939. Mit diesen Fahrzeugen unternahmen wir eine ca. zweistündige Rundfahrt durch die dem Schreibenden bis anhin unbekannte Stadt zu den Stationen Radeklint, Heideberg und Stadion. Die Braunschweiger Strassenbahn fährt auf einer Spurweite von 1100 mm, wie sie auch auf den stillgelegten Netzen in Lübeck und Flensburg anzutreffen war. In den neunziger Jahren wurde der Bau einer RegioStadtBahn unter Einbezug von verschiedenen DB-Strecken, wie z.B. in Karlsruhe oder Saarbrücken, geplant. Allerdings wurden diese Pläne im Jahr 2010 wegen zu hoher Kosten aufgegeben, verschiedene nie genutzt-

te Dreischienen-Abschnitte im Strassenbahnnetz zeugen gegenwärtig noch von diesen Planungen. Dass Braunschweig überhaupt noch ein Strassenbahnnetz besitzt, ist auf den 1960 eröffneten neuen Hauptbahnhof, der den ursprünglichen in Innenstadtnähe gelegenen Kopfbahnhof ersetzt, zurückzuführen. In einem Vertrag aus dem Jahr 1938 hat sich die Stadt Braunschweig verpflichtet, zu einem neugebauten Hauptbahnhof eine Strassenbahnlinie zu erstellen und obwohl sich die Braunschweiger Strassenbahn in den fünfziger Jahren bereits in der Stilllegungsphase befand, beharrte die Deutsche Bundesbahn auf diesem Streckenneubau, was dann zum Fortbestand der Strassenbahn führte.

Die Rückreise nach Hannover traten wir dann wiederum mit einem IC 2 an und nach dem Abholen des Gepäcks im Hotel und einer kurzen Mittagspause ging es mit dem ICE wieder direkt nach Zürich. Zum Schluss bleibt mir nur noch, Tommy meinen herzlichen Dank auszusprechen. Es war einmal mehr eine perfekt organisierte und sehr abwechslungsreiche Reise mit vielen interessanten Programmpunkten. Die Reise war sogar so perfekt, dass auch die Deutsche Bahn nicht anders konnte, als uns durchwegs pünktlich, störungsfrei und mit funktionierendem Speisewagen zu befördern. Die Vorfreude auf die nächste Reise ist auf jeden Fall schon wieder erwacht. ●

## Zwei Buchempfehlungen

*Text: Christoph Wehrli*

*Aus unserem reichhaltigen Literaturangebot stellen wir Ihnen wieder gerne zwei neue Bücher vor:*

### Lokführer-Anekdoten

Lustige und spannende Geschichten aus dem Führerstand

Das faszinierende Eisenbahnwesen lebt nicht nur von interessanten Fahrzeugen und schönen Strecken. Schlussendlich ist es auch der Mensch, der den Alltag der Eisenbahn prägt. Von vielen manchmal allzu menschlichen Begebenheiten, Missverständnissen, aber auch Schlitzohrigkeiten, die man mit einem grossen Schmunzeln liest, handelt dieser Sammelband. Seien es Lokführeroriginale, die ihren Berufsnachwuchs zum Narren hielten, ein vermeintlicher Lokdiebstahl, eine explodierende Raviolibüchse im Führerstand oder gar eine Lok ohne Zahnradantrieb, die sich auf eine Zahnstangenstrecke verirrte, Lustiges gibt es aus dem Eisenbahnbetrieb immer zu berichten.

Ergänzt werden die vielen Geschichten aus dem Betrieb der SBB und RhB durch Erlebnisse aus Übersee, so z.B. von einem Buben, der Vaters Lokomotive fahren durfte und seinen Papa prompt auf dem Perron stehen liess. Aber auch die Welt der Trams kommt nicht zu kurz, eine unfreiwillige Gelenkwagen-Vierfachtraktion ist auch in Zürich nicht alltäglich.

Über 70 unterhaltsame Geschichten bietet diese attraktiv aufgemachte Publikation des Zürcher Oberländer Verlages.

### Histoire des transports publics dans le canton de Genève

Volume 4 : Du XXe au XXIe siècle

Nach den umfassenden Abhandlungen des 19. und 20. Jahrhunderts bis in

die 1990er Jahre liegt nun der 4. und abschliessende Band mit der Weiterführung der Geschichte bis ins Jahr 2018 vor. Das wiederum gewichtige Werk ist aufgliedert in 21 thematische Kapitel, die sich äusserst detailliert der spannenden Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im ganzen Kanton Genf widmen.

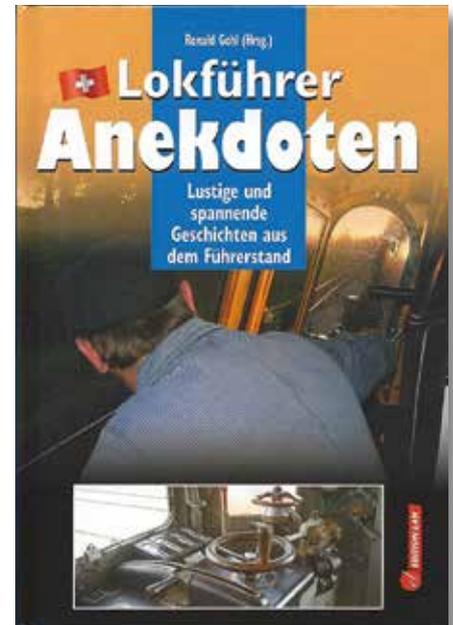
Von sämtlichen Verkehrsträgern mit allen Linien werden die Veränderungen von Betrieb, Fahrzeugen und Infrastruktur bis ins 21. Jahrhundert beschrieben. Der in diese Epoche fallende starke (Wieder-) Ausbau des einst grössten Schweizer Tramnetzes wird besonders detailreich dargestellt.

Von nicht mindermem Interesse ist die Beschreibung der bald fertiggestellten Bahnverbindung nach Savoyen, die unter der Bezeichnung CEVA Genf mit der französischen Stadt Annemasse verbindet, und so den Aufbau des grenzüberschreitenden S-Bahn-Netzes ‚Léman Express‘ erlaubt. Neben ausführlichen und reich bebilderten Kapiteln über den klassischen Stadtverkehr mit Tram, Trolleybus und Autobus wird auch die Fortentwicklung der herkömmlichen Eisenbahnstrecken minutiös abgehandelt, inklusive des lokalen Schiffsverkehrs.

Neben den traditionellen Taxis finden sogar die 2014 aufgekommenen Uber-Dienste ausführliche Erwähnung. Eine Fülle von Fotos, Gleisplänen, Tabellen und Grafiken rundet den umfassenden Text ab.

### Bezugsquelle

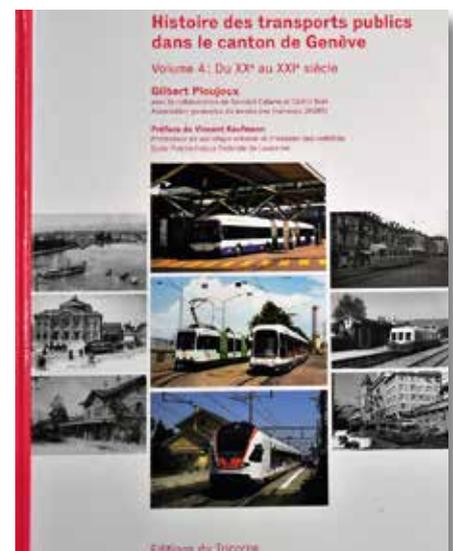
Die Publikationen sind erhältlich in unserem Museumshop im Tram-Museum Burgwies, in unserem Internetshop unter [www.tram-museum.ch](http://www.tram-museum.ch), oder mit brieflicher Bestellung beim Verein Tram-Museum Zürich, Forchstrasse 260, CH-8008 Zürich. ●



**144 Seiten, 131 Abbildungen.**

**Gebunden, 17 x 24 cm.**

**Verkaufspreis: CHF 37.– (plus Versandkosten).**



**Buch in französischer Sprache. 463 Seiten, ca. 900 Schwarzweiss- und Farbbildungen, Tabellen, Skizzen und Pläne.**

**Gebunden, 22,5 x 30,5 cm.**

**Verkaufspreis: CHF 96.– (plus Versandkosten).**

**Auch Band 1, 2 und 3 sind im TMZ-Shop verfügbar.**

## In memoriam Hans Rindlisbacher, 1952 – 2018



Am 28. Dezember 2018 nahm eine grosse Trauergemeinde auf dem Friedhof und in der reformierten Kirche Wallisellen Abschied von unserem verdienten, viel zu früh und unerwartet verstorbenen Ehrenmitglied Hans Rindlisbacher.

Hans war seit Jahrzehnten eine grosse, wertvolle Stütze in unserem Team aktiver Mitglieder. Wo immer Hilfe nötig war, Hans war da und half tatkräftig mit.

Seit Eröffnung des Tram-Museums in der Burgwies fand er dort geradezu seine Berufung als aktiver Helfer. Seine frühere Tätigkeit bei der VBZ als Instandhalter Tram und Mitglied der Depotleitung Oerlikon befähigte ihn, das betriebsfähige Rollmaterial im Tram-Museum zu betreuen und zu pflegen. Kleinere Reparaturen, Manöverarbeiten und Überführungen von Tramwagen von oder nach Oerlikon oder in die VBZ-Zentralwerkstätte erledigte er unbürokratisch und war zur Stelle, wenn seine Mithilfe nötig war. Vieles machte er einfach, weil es sein musste, selbständig und ohne jedes Aufheben.

Daneben konnte die Museumsführung auf seine Mithilfe beim Aufbau von Sonderausstellungen zählen und an Fahrtagen der Museumslinie 21 unterstützte er immer das Manöverteam. Wa-

ren noch Routentafeln auszuwechseln, Hans machte das.

Für seine wertvolle Mitarbeit über all die Jahrzehnte ernannte ihn die Generalversammlung 2017 einstimmig und mit Akklamation zum Ehrenmitglied des Vereins. Diese Ehrung freute Hans sehr.

Die Nachricht von seinem überraschenden Ableben anfangs Dezember war für uns alle eine schockierende Nachricht. Es fällt schwer, Hans Rindlisbacher nicht mehr unter uns zu wissen. Seine bescheidene, kollegiale Wesensart wird uns allen fehlen.

Die gesundheitlichen Probleme, die Hans gerne bagatellierte, waren offenbar schwerwiegender als angenommen. In persönlichen Worten, gerichtet an seine Nachkommen, schrieb Hans vor Monaten von seiner angeschlagenen Gesundheit und sagte auf Wiedersehen im Himmel. Hans ist uns vorausgegangen, wir gedenken seiner in grosser Dankbarkeit und Hochachtung vor seiner unserem Verein geschenkten Arbeit. Lieber Hans, ruhe in Frieden und in Deinem Sinne – auf Wiedersehen.

Dein  
Markus Knecht

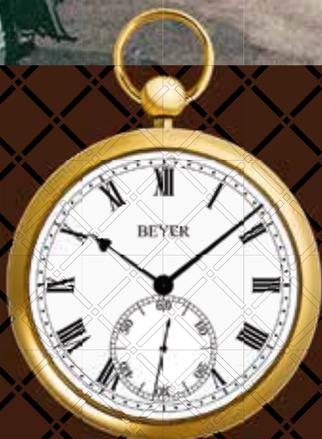




Furrer+Frey AG  
 Ingenieurbüro, Fahrleitungsbau  
 Thunstrasse 35, Postfach 182  
 CH-3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 61 11  
 Telefax +41 31 357 61 00  
[www.furrerfrey.ch](http://www.furrerfrey.ch)

**Furrer+Frey**<sup>®</sup>  
 baut Fahrleitungen



BEYER

Wir fahren mit der Zeit *seit 1760*

Beyer · Uhren & Juwelen  
Bahnhofstrasse 31 · 8001 Zürich · Tel +41 (0)43 344 63 63 · [beyer-ch.com](http://beyer-ch.com)

Patek Philippe · Rolex · A. Lange & Söhne · Breguet · Jaeger-LeCoultre · Hublot · Breitling  
Baume & Mercier · IWC Schaffhausen · Tudor · Jaquet Droz · Wellendorff