



konnte Mitte September verspätet in Betrieb genommen werden.

Während der Arbeiten war im Bereich der SZU-Haltestelle Ringlikon ein Installations- und Umschlagplatz in Betrieb.

In der Nacht vom 26./27. Juli 2022 verliess der Zug 12970 (Uetliberg ab 23.35 Uhr) als letzter die Bergstation Richtung Zürich HB mit Gleichstrom. Danach begann der Umbau der gesamten Fahrleitung. Auf einer Strecke von neun Kilometern mussten die Fahrleitung sowie zirka 350 Fahrleitungsmasten und -fundamente komplett erneuert werden. Dabei wurden rund 1150 Kubikmeter Beton, 2000 Laufmeter Mikropfähle, 385 Tonnen Stahl und 37,5 Kilometer Kettenwerk verbaut.

### Die Stromversorgung mit 15 kV

Bis zur Umstellung wurde die 1200-V-Fahrleitung von vier Gleichrichterstationen versorgt, die durch das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (EWZ) betrieben wurden. Diese standen beim Eingang zum Sihlhölzlitunnel Seite Giesshübel, in Friesenberg bei der Haltestelle, in Uitikon-Waldegg bei der Station sowie oberhalb der Station Ringlikon im Jurablick.

Neu wird die Strecke über einen separaten Abgang (Neuer Schalter) via Speiseleitung zum Uetliberg als Stickleitung mit 15 kV versorgt. Für die Schaltung der Fahrleitung wurden an den folgenden Stationen Schaltposten eingerichtet: Zürich Binz, Zürich Triemli, Uitikon-Waldegg, Ringlikon und Uetliberg. Die Fahrleitung entspricht einer Bauart der SBB und wurde durch die Firma Kümmler+Matter erstellt.

Nachdem die Hauptarbeiten rechtzeitig hatten abgeschlossen werden können, fanden über das Wochenende vom 20./21. August verschiedene Probefahrten und Prüfungen der Infrastruktur statt. Das Ergebnis war soweit positiv, so dass die Strecke am 22. August 2022 planmässig freigegeben werden konnte und die Züge auf der S10 seither wieder normal verkehren. In den folgenden Wochen finden noch Nacharbeiten und der Rückbau der alten Fahrleitungsfundamente statt.

Am Bahnübergang Friesenbergstrasse kreuzen sich die Bahn und der Trolleybus mit zwei komplett unterschiedlichen Stromsystemen. Die gigantische automatisierte Kreuzung für die beiden Fahrleitungen war bei Redaktionsschluss noch nicht in Betrieb. Die 15-kV-Fahrleitung wird mit zwei parallelen Stromschienen und Kufen geführt, die entsprechend dem Kreuzungswinkel leicht versetzt für die querende Trolleybusfahrleitung unterbrochen sind. Der Stromabnehmer der SZU-Züge sollte damit nie den Kontakt zur Fahrleitung verlieren. Die Ausführung der Stromschienen und Kufen liess jedoch bei der Umstellung keinen guten und damit



Oben: Der Bau eines Spurwechsels erforderte Schotterlieferungen und brachte ungewohnte Anblicke ins Sihltal: Zwei Am 841 mit Schotterzug in Zürich Giesshübel (Foto: T. Keller, 31. Juli 2022).

Mitte: Die monströse Fahrleitungskreuzung der Friesenbergstrasse im Bau. Die Breite der Tragwerke über dem Gleis ist schon für den Bau eines zweiten Gleises und das Einhängen eines weiteren Tragwerks über der Strasse vorgesehen (Foto: J. Lüthard).

Unten: Während etwa zwei Wochen hingen zwei Bahnfahrdrähte unterhalb der Trolleybusfahrleitung. Die Züge der SZU fuhren dennoch mit gesenkten Stromabnehmern (Foto: H. Bodmer).