



La Ce 2/2 2 dans son état d'origine au printemps 1907

Der Ce 2/2 2 bei der Ablieferung im Frühling 1907.

Photo: Sammlung/Collection TMZ

Die Albisgütlibahn AGB

Le chemin de fer de l'Albisgütli AGB

von Jürg D. Lüthard

Depuis le 9 février 2006, l'Association du Musée des Tramways de Zurich (TMZ) possède un véhicule du Chemin de fer de l'Albisgütli (AGB). Voici les circonstances ayant conduit à cette acquisition.

L'histoire de l'AGB

La fête fédérale de tir de 1907 a entraîné la construction de l'AGB. En 1898 déjà, le stand de tir de Sihlhölzli est déplacé à l'Albisgütli et se prête à merveille, grâce à ses dimensions généreuses, à l'accueil de cette manifestation. Comme cette région est mal desservie, on étudie plusieurs variantes de liaisons par transports publics:

1. un embranchement du chemin de fer de l'Uetliberg desservant l'Albisgütli;
2. un chemin de fer à voie étroite en site propre entre le pont de l'Uto ou l'Allmend de Wollishofen et l'Albisgütli;

Seit dem 9. Februar 2006 besitzt der Verein Tram Museum Zürich (TMZ) einen Tramwagen der Albisgütlibahn (AGB). Doch wie kam es dazu?

Geschichte der AGB

Der eigentliche Grund zum Bau der AGB war das Eidgenössische Schützenfest 1907 im Zürcher Albisgütli. Der Schiessstand war bereits 1898 vom Sihlhölzli ins Albisgütli verlegt worden und bot dank seiner grosszügigen Bemessung beste Bedingungen zur Durchführung dieses Grossanlasses. Da die Gegend jedoch schlecht erschlossen war, wurden verschiedene Varianten der Anbindung geprüft:

1. Eine Abzweigung von der Uetlibergbahn zum Albisgütli;
2. Eine eigentrassierte Schmalspurbahn zum Albisgütli, ab Uto-Brücke oder der Allmend Wollishofen;

3. un service par automobiles du pont de l'Uto à la place des fêtes;
4. le prolongement d'une ligne de tramway du pont de l'Uto à l'Albisgütli.

La variante 1 s'avère trop onéreuse et la seconde n'offre pas assez de potentiel de développement. A cette époque, Zurich connaît un développement notable de son industrie automobile mais personne ne fait réellement confiance à la capacité de transport de ces nouveaux véhicules. La solution d'une ligne de tramway s'impose donc.

A l'origine, la municipalité s'intéresse également à prolonger une ligne de tramway. Des considérations d'ordre économique en raison de l'absence d'urbanisation du périmètre détournent rapidement ce projet des priorités de la Ville.

Les adeptes de la société de tir sont plus optimistes et espèrent même le versement d'un dividende de 3 à 4 %. La constitution du capital de la compagnie s'avère toutefois plus ardu que prévu. L'assemblée constitutive de l'AGB se déroule le 3 mars 1907, soit moins de quatre mois avant le début de la manifestation. Ce délai n'aurait jamais permis la réalisation du tramway si l'ingénieur J. Keller-Bächtold, futur directeur des travaux, n'avait pas commandé auparavant le matériel et les véhicules à sa propre initiative.

Les débats sont lancés sur l'emplacement du futur terminus. D'une part la ligne se doit de rester aussi courte que possible et d'autre part la société de tir souhaite implanter la station le plus proche possible du stand de tir. Les divers parties s'accordent sur la solution suivante: La compagnie des tramways municipaux (StStZ) finance la construction d'une ligne depuis le nouveau pont de l'Uto jusqu'au passage à niveau du chemin de fer de la vallée de la Sihl (SiTB) situé à la Bubenbergstrasse. Ce dernier est gardé au moyen de barrières coulissantes sur roues. Du côté de l'Uetliberg, une voie de garage est construite dans la Bubenbergstrasse, servant également de voie de protection. La ligne à voie unique de l'AGB, longue d'environ 1,2 kilomètres, débute à cet endroit et monte en rampe de 60 % le long de la Schweighofstrasse, en suivant le tracé d'actuelle ligne de tramways 13. Peu avant Laubegg, vers l'arrêt Uetlihof, on établit une voie de croisement longue de 200 mètres. Le terminus se situe dans la Schweighofstrasse où se trouve l'actuel arrêt Strassenverkehrsamt et comporte une voie de dépassement de 40 mètres.

L'AGB est l'unique société zurichoise de tramway ne possédant pas de dépôt. Grâce à un accord de location avantageux passé avec les StStZ, elle peut remiser ses cinq véhicules dans le dépôt de la Mööslstrasse à Wollishofen, à proximité du terminus de Morgental.

Le 28 juin 1907, le tronçon de tramway est ouvert à l'exploitation. La fête fédérale de tir se déroule du 7 au 18 juillet 1907. Le nombre de voyageurs est bien plus élevé qu'escompté. La cadence est d'un

3. Ein Automobildienst ab Uto brücke zum Festplatz;
4. Eine Verlängerung der Strassenbahnlinie von der Uto brücke zum Albisgütli.

Die Variante 1 war zu teuer und die zweite Variante zu wenig zukunftsfruchtig. In Zürich bestand um diese Zeit zwar eine bemerkenswerte Automobilindustrie, aber an eine Transportlösung mittels Automobilen glaubte niemand so richtig. So erwies sich eine Tramstrecke als gangbarste Lösung.

Anfänglich war auch die Stadt an der Tramverlängerung interessiert. Rentabilitätsüberlegungen liessen ihr Interesse bald schwinden, und sie hatte andere Prioritäten als die Erschliessung eines un bebauten Gebietes.

Optimistischer wurde das Projekt aus Kreisen der Schützengesellschaft betrachtet, und man hoffte sich sogar eine Dividende von 3 bis 4 Prozent. Die Zeichnung des Aktienkapitals erwies sich dann aber als doch nicht so einfach. Am 3. März 1907, also weniger als vier Monate vor dem Schützenfest, fand die Gründungsversammlung der AGB statt. Diese Zeitspanne hätte auch damals nie für die Fertigstellung der Bahn ausgereicht, wenn nicht im Vorfeld der spätere Bauleiter, Ingenieur Joh. Keller-Bächtold, das Material und die Tramwagen bereits auf eigene Rechnung bestellt hätte.

Zu einigen Diskussionen Anlass gab die Lage der Endstelle. Einerseits sollte die Linie möglichst kurz sein, andererseits wollte die Schützengesellschaft die Station möglichst nahe vor dem Schützenhaus haben.

Man einigte sich auf Folgendes: Die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) verlängerte auf eigene Kosten ihre Strecke ab der neu erbauten Uto brücke bis zum Bahnübergang Bubenbergstrasse der Sihl talbahn (SiTB). Dieser war mit Schieberollbarrieren gesichert. Zudem befand sich auf der Seite Uetliberg ein Abstellgeleise in der Bubenbergstrasse, das auch als Schutzgeleise diente. Von da führte



Ce 2/2 1 vor dem Eingang des Eidgenössischen Schützenfestes 1907.

La Ce 2/2 1 devant l'entrée du site de la Fête fédérale de tir de 1907. Photo: Sammlung/Collection Josef Balen

passage toutes les cinq minutes avec des courses doublées voire triplées. Sans l'engagement massif de véhicules des StStZ, le service n'aurait pas pu être garanti. L'AGB transporte 260 000 passagers durant les douze jours de la manifestation avec une pointe à 30 130 voyageurs en un seul jour.

Les festivités passées, on exploite la ligne à la cadence de vingt minutes le matin et de dix minutes l'après-midi. Certains jours ouvrables d'hiver, la compagnie ne recense que 30 voyageurs. A partir de 1908, ce service ruineux est suspendu de la fin octobre au mois de mars suivant.

Depuis le premier avril 1908, le franchissement du passage à niveau du SiTB est autorisé avec des voyageurs. Il s'agit de l'unique passage à niveau de la ville où les voyageurs ne sont pas obligés de descendre du véhicule pour franchir les voies à pied. Ceci facilite sensiblement l'exploitation de l'AGB dont les tramways se rendent directement à l'actuel arrêt Tunnelstrasse où se trouve le passage à niveau des CFF.

Depuis les débuts de l'AGB, les StStZ assurent la conduite de l'exploitation. Ainsi, ces derniers doivent à plusieurs reprises rappeler à l'AGB de payer certaines factures dont l'échéance est passée. A partir de 1913, l'AGB ne circule plus que le samedi après-midi et le dimanche en été. Le creux de la vague est atteint en 1921 avec 8759 voyageurs transportés en une année. En 1924, le SiTB électrifie sa

die rund 1,2 Kilometer lange, eingleisige AGB-Strecke mit durchgehend 60 ‰ Steigung der heutigen Tramlinie 13 entlang bis zur Schweighofstrasse. Unterhalb der Laubegg und im Bereich der heutigen Haltestelle Uetlihof war je eine 200 Meter lange Ausweichstelle vorhanden. Die Endstation mit 40 Meter langem Ausweichgleis lag beim heutigen Strassenverkehrsamt in der Schweighofstrasse.

Als einzige Zürcher Tramgesellschaft besass die AGB kein eigenes Depot. Dank eines günstigen Mietvertrages mit der StStZ konnte sie ihre fünf Wagen im Depot Mööslistrasse unterbringen. Dieses Depot befand sich in Wollishofen in der Nähe der Endhaltestelle beim Morgental.

Am 28. Juni 1907 konnte die Tramstrecke dem Betrieb übergeben werden. Vom 7. bis zum 18. Juli 1907 fand das „Eidgenössische“ statt. Der Andrang von Fahrgästen war wesentlich grösser als erwartet. Die Kurse wurden zwei- bis dreifach geführt und folgten sich im Fünf-Minuten-Abstand. Ohne den massiven Beizug von Wagen der StStZ wäre der Betrieb nicht zu bewältigen gewesen. Am Spitzentag wurden 30 130 Personen befördert, insgesamt transportierte die AGB in zwölf Tagen rund 260 000 Fahrgäste.

Nach dem Fest ging man am Vormittag zum 20-Minuten-Takt und am Nachmittag zum 10-Minuten-Betrieb über. An Winterwerktagen fuhren oft weniger als 30 Fahrgäste mit der AGB. Dieser rui-



1906-2006
Schweizer Postautos im Wandel

1906-2006 – Schweizer Postautos im Wandel

100 Jahre Autobus-Entwicklung im grossen Jubiläumsbuch – inklusive NAW und aktuelle Fahrzeuge; Hintergründe, Zusammenhänge und einmalige Fotos.

96 Seiten, A4 quer, farbiges Titelbild
189 Abbildungen

topaktuelle Neuerscheinung
inkl. CH-Versand **SFr. 72.—**

VVFA Benken Tel./Fax 055 283 20 22

juergbiegger@hotmail.com



Haifisch-Postautos

50^{er} und 60^{er} Jahre – die Blütezeit der Alpenpost, untrennbar verbunden mit dem FBW Alpenwagen, dem schönsten Schweizer Postauto.

120 Seiten, A4 quer
160 Abbildungen, z.T. in Farbe

Normalpreis: SFr. 78.—
während des Jubiläums halber Preis !!
inkl. CH-Versand **SFr. 39.—** (nur solange Vorrat)



Die AGB-Triebwagen waren jahrzehntelang bei der StStZ im Einsatz. Auf diesem Bild des Bahnhofplatzes in den 1930er Jahren ist der nun vom TMZ gerettete Ce 2/2 148 ex AGB 2 auf der Linie 6 zu sehen. Postkarte: Sammlung Endstation Ostring
 Les motrices de l'AGB ont roulé durant plusieurs décennies pour les StStZ. Sur cette image de la place de la Gare de Zurich datant des années 1930, on aperçoit sur la ligne 6 la Ce 2/2 148 ex-AGB 2, aujourd'hui préservée par le TMZ.

ligne ce qui nécessite un important investissement de la part de l'AGB au point de croisement des lignes aériennes. Finalement, le premier juin 1925, les StStZ rachètent la fragile société AGB.

Les véhicules

Il est étonnant de relever le fait qu'aujourd'hui, tous les véhicules construits en 1907 existent encore. L'AGB acquiert cinq automotrices mais aucun véhicule de service, les tâches spéciales pouvant être assurées au moyen du matériel des StStZ. A l'origine, on opte pour des motrices ouvertes mais, en raison du bref délai de commande, les constructeurs Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS) et Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) ne peuvent fournir que les Ce 2/2 fermées numéros 1 à 5 au prix unitaire de 26 000 francs. Les StStZ commandent une série de tramways identiques, avec toutefois une puissance de 31 CV au lieu de 42 CV. La motorisation renforcée des véhicules de l'AGB s'explique par l'importante déclivité de leur ligne. Paradoxalement, les véhicules de l'AGB ne sont pas équipés du frein magnétique à l'instar des unités des StStZ. Ce modèle de tramway s'avère particulièrement fiable et les StStZ l'acquièrent encore jusqu'en 1915. On dénombre en tout 93 motrices de ce type à Zurich. Après la Fête fédérale de tir, on installe le chauffage électrique dans les voitures de l'AGB. Celles-ci ne se distinguent extérieurement des véhicules municipaux que par le nom de la compagnie apposé sur leurs flancs. Peu après leur mise en service, les StStZ déplacent les résistances en série, probablement en raison d'une surchauffe lors des longues descentes.

Comme les motrices de l'AGB circulent peu sur leur ligne, les StStZ les engagent ailleurs, à com-

nöse Betrieb konnte bereits 1908 geändert werden, indem man den Betrieb von Ende Oktober bis im folgenden März einstellte.

Seit dem 1. April 1908 gab es eine betriebliche Erleichterung, indem der Bahnübergang der SiTB nun mit Fahrgästen befahren werden durfte. Es war in der ganzen Stadt der einzige Bahnübergang, bei dem dies gestattet war. So konnte der Betrieb vereinfacht werden, indem die AGB-Wagen bis zum SBB-Bahnübergang bei der heutigen Haltestelle Tunnelstrasse fahren konnten.

Die Betriebsführung lag von Anfang an bei der StStZ. Diese sah sich jedoch mehrmals veranlasst, die AGB auf ausstehende Zahlungen hinzuweisen. Ab 1913 verkehrte die AGB nur noch an Samstagsnachmittagen und an Sonntagen während des Sommers. Der Tiefpunkt wurde 1921 mit insgesamt nur 8759 Fahrgästen registriert. Die 1924 erfolgte Elektrifizierung der SiTB brachte der AGB mit dem Bau der Fahrleitungskreuzung eine erhebliche finanzielle Belastung. Das Leiden der kleinen Gesellschaft fand am 1. Juni 1925 mit der Übernahme durch die StStZ ein Ende.

Die Fahrzeuge

Am bemerkenswertesten ist sicher, dass die 1907 gebauten Fahrzeuge noch heute alle existieren. Die AGB besass fünf Motorwagen. Dienstwagen waren nicht notwendig, da allenfalls solche von der StStZ verwendet werden konnten. Man hatte ursprünglich offene Motorwagen favorisiert, doch konnten die Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren (SWS) und die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) innert kürzester Frist nur die fünf geschlossenen Motorwagen Ce 2/2 1 – 5 zu einem Stückpreis von 26 000 Franken liefern. Baugleiche

mencer par le tronçon Tunnelstrasse – Morgental puis, sur des lignes à faible déclivité en raison de l'absence de frein magnétique.

En 1912, les trois mois de retard pris dans la livraison du matériel roulant au tramway Meiringen – Reichenbach – Aareschlucht (MRA) s'avèrent être une chance pour l'AGB qui peut louer deux de ses tramways au MRA durant trois mois. En 1914, les Ce 2/2 3 à 5 sont vendues aux StStZ pour rembourser des dettes. A cette occasion, elles sont renumérotées 141 à 143 puis 144 à 146 en 1917. Entre 1915 et 1916, on remplace les perches des tramways par des lyres.

En 1919, on intègre les Ce 2/2 1 et 2 de l'AGB dans le schéma de numérotation des StStZ en leur attribuant les désignations 147 et 148. Ceci évite toute confusion avec les voitures 1 à 6 reprises à la compagnie du tramway Zurich – Höngg (StZH). En 1924, les StStZ reprennent également les deux derniers véhicules de l'AGB et les transforment: nouveau câblage, modification des mises-en-marche, installation du frein magnétique et du circuit de signalisation. En 1926, toutes les motrices sont équipées de moteurs de 73 CV ainsi que de nouvelles mises-en-marche. Entre 1934 et 1936, on remplace les châssis car les constructions d'origine, rivetées en profilés laminés et en tôles, n'offrent pas une solidité suffisante face aux nouveaux moteurs. On ignore si, à cette occasion, les caisses sont remplacées comme sur les véhicules originaux des StStZ. On constate toutefois que le véhicule historique Ce 2/2 176, préservé par le TMZ, présente d'importantes divergences dans les détails de sa carrosserie par rapport aux véhicules de l'AGB.

En 1955, les motrices Ce 2/2 146, 147, 145 et 144 ex-AGB 5, 1, 4 et 3 sont offertes aux transports publics d'Innsbruck (IVB) qui leur attribuent les numéros 18 à 21. Aujourd'hui, le véhicule 19 ex-AGB 1 est conservé en tant que pièce de musée et l'unité 21 ex-AGB 3 sert de véhicule de service dans le parc des IVB. Les tramways 18 et 20 ex-AGB 5 et 4 sont incorporés à l'importante collection des chemins de fer-musée de Carinthie (Autriche), en compagnie d'autres véhicules suisses.

La motrice Ce 2/2 2 de l'AGB

En 1953, la Ce 2/2 148 rejoint le chemin de fer Bex – Villars – Bretaye (BVB) pour l'exploitation du tronçon Gryon – Villars et reçoit à cette occasion le numéro 7. Les BVB remplacent sa lyre par un pantographe ainsi que le phare unique sur ses extrémités par deux feux. En 1965, la motrice est renumérotée 8 et son toit est transformé, abandonnant ainsi les lanternes. Le véhicule est en principe stationné à l'extérieur depuis le milieu des années 1990.

En route pour le TMZ

En 2004, des membres actifs du TMZ ont écho de la volonté des BVB de se séparer de leur tramway numéro 8. Lors d'une visite sur place effec-

Wagen beschaffte auch die StStZ, jedoch mit nur 31 PS Leistung statt 42 PS. Die höhere Leistung der AGB-Wagen war wegen der grossen Steigung gewählt worden. Der Wagentyp bewährte sich so gut, dass er von der StStZ bis 1915 weiterbeschafft wurde. Insgesamt gab es in Zürich 93 solcher Fahrzeuge. Erstaunlicherweise wurden ausgerechnet die AGB-Wagen im Gegensatz zu den StStZ-Wagen nicht mit einer Schienenbremse ausgerüstet. Die elektrische Heizung wurde erst nach dem Schützenfest eingebaut. Äusserlich unterschieden sich die Wagen von den Städtischen nur durch die andere Anschrift. Bald nach der Inbetriebnahme seien durch die StStZ die Vorschaltwiderstände versetzt worden. Wahrscheinlich gab es bei den ständigen steilen Talfahrten ein thermisches Problem.

Da die Wagen auf der eigenen Strecke kaum benötigt wurden, setzte sie die StStZ auf anderen Linien ein, anfänglich auf der Strecke Tunnelstrasse – Morgental, später wegen der fehlenden Schienenbremse auf Flachlandstrecken.

1912 erwies sich die um drei Monaten verspätete Ablieferung von Fahrzeugen bei der neu erstellten Meiringen – Reichenbach – Aareschlucht Strassenbahn (MRA) als Glücksfall für die AGB, denn so konnten für diese drei Monate zwei Wagen dorthin vermietet werden. Bereits 1914 wurden die Ce 2/2 3 – 5 zwecks Schuldenabbaus an die StStZ verkauft, sie bekamen die Nummern 141 – 143 bzw. ab 1917 144 – 146. In den Jahren 1915/1916 erfolgte der Umbau von Trolley- auf Lyrabügel.

1919 wurden die Ce 2/2 1 und 2 der AGB als Nummern 147 und 148 in das Nummerierungsschema der StStZ eingegliedert, um eine Verwechslung mit den von der Strassenbahn Zürich – Höngg (StZH) übernommenen Wagen 1 bis 6 zu vermeiden. 1924 gingen auch die letzten beiden AGB-Wagen ins Eigentum der StStZ über, die sie gleich umbaute: Neuverkabelung, Änderung der Controller und Widerstände, Einbau Schienenbremse, Signalleitungen. 1926 bekamen alle Wagen neue 73 PS Motoren und neue Controller. Die Untergestelle wurden 1934 bis 1936 ersetzt, da die Nietkonstruktion aus Walzprofilen und Blechen für die neuen Motoren zu schwach war. Ob dabei wie bei den originalen StStZ-Fahrzeuge auch die Wagenkästen ersetzt wurden, ist fraglich. Zumindest der TMZ-Museumswagen Ce 2/2 176 unterscheidet sich beim Wagenkasten in Details stark vom AGB-Wagenkasten.

Die Ce 2/2 146, 147, 145 und 144 ex-AGB-Ce 2/2 5, 1, 4 und 3 kamen 1955 als Geschenk an die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) und bekamen dort die Nummern 18 bis 21. Der Wagen 19 ex-AGB 1 ist heute als Museumswagen und der Wagen 21 ex-AGB 3 als Dienstwagen im Bestand der IVB. Die Wagen 18 ex-AGB 5 und 20 ex-AGB 4 befindet sich in Gesellschaft weiterer Schweizer Fahrzeuge in der grossen Sammlung der Nostalgiebahnen in Kärnten.

Be 2/2 8 der Bex – Villars-Bretaye-Bahn im Sommer 1992.

La Be 2/2 8 du Chemin de fer Bex – Villars – Bretaye en été 1992. Photo: Eric Jordanis



Zürcher Tramtreffen bei der BVB im waadtländischen Gryon im Sommer 1992: Be 2/2 8 ex StStZ 146 ex AGB 2 und Be 2/2 9 ex VBZ 152. Dieser seither restaurierte Triebwagen ist nun Museumswagen der BVB.

Rencontre de tramways zurichois à Gryon, en Pays vaudois, durant l'été 1992: La Be 2/2 8 ex-StStZ 146 ex-AGB 2 à côté de la Be 2/2 9 ex-VBZ 152. Cette dernière motrice a depuis lors été restaurée et sert de véhicule-musée auprès du BVB.

Photo: Eric Jordanis



Der Be 4/4 1417 (1960) holt den verblüfften Oldie am 9. Februar 2006 nach 53 Jahren Exil auf Zürcher Geleise zurück.

Le 9 février 2006, la Be 4/4 1417 (1960) décharge le vétérane exilé de son réseau zurichois d'origine depuis 53 ans.

Photo: Patrick Moucka



tuée en été 2004, des membres du TMZ auscultent le véhicule et constatent son état général encore convenable, ceci principalement grâce à la bonne étanchéité du toit. Le TMZ a déjà démontré ses compétences en restaurant des véhicules bien plus proches de l'état de ruine. La décision de rapatrier cette motrice est rapidement prise. De longues tractations avec de nombreux tiers retardent toutefois la date du transport au 9 février 2006.

Ce tramway représente l'ultime occasion de compléter la collection du musée par un témoin de l'une des compagnies privées ayant précédé l'actuelle société des transports publics zurichois VBZ. Aujourd'hui encore, on regrette dans les cercles du TMZ de ne pas avoir pu préserver d'autres modèles au cours des années 1960.



Der kleine Triebwagen verlässt Bex bald Richtung Zürich.
La Be 2/2 8 du BVB entame à Bex son voyage en train jusqu'à Zurich.
Photo: Jacques Sebban, 07.02.2006

L'avenir du véhicule

La motrice est en principe en état de fonctionnement, toutefois sans pouvoir accueillir de voyageurs. Les VBZ contrôlent actuellement le tramway et l'adaptent, en particulier au niveau des bandages, afin de permettre son remorquage sans ennui sur le réseau des tramways zurichois.

Le véhicule sera intégré dans son état actuel à la collection du futur musée des tramways de Burgwies. Le programme de travail du TMZ étant actuellement chargé, le chantier de restauration de cette motrice ne débutera pas avant plusieurs années.

On ignore également dans l'état de quelle époque sera restauré ce vétéran. Le TMZ espère pouvoir le remettre dans son état de 1918 tout en s'accordant quelques compromis. Le travail de restauration est évalué à plusieurs milliers d'heures et quelques centaines de milliers de francs. Le TMZ a déjà démontré à plusieurs reprises depuis 1967 qu'il était capable de remporter un tel défi.

Quellenangaben / Sources bibliographiques

- divers auteurs/diverse Autoren: *Les tramways vaudois*, Bureau vaudois d'adresses, Lausanne 1979.
- diverse Autoren/divers auteurs: *Ein Jahrhundert Zürcher Strassenbahnen*, Orell Füssli, Zürich 1982.
- Kamm, Peter: *Zürich Transport 1882 – 1996 – Von der Pferdebahn zur Züri-Linie*, Obstalden 1996.
- Kenning, Ludger: *Bahnen in Oesterreich 2000*, Verling Kenning, Nordhorn 2000.
- Kreuz, Walter: *Strassenbahnen, Busse, Seilbahnen von Innsbruck*, Steiger Verlag, Innsbruck 1991.
- *Schweizer Eisenbahn-Revue* N° 4/1982, Seiten/pages 128 – 134, Luzern 1982.

Der AGB Ce 2/2 2

Der Ce 2/2 148 gelangte 1953 an die Bex – Villars – Bretaye-Bahn (BVB) für den Tramverkehr Gryon – Villars und bekam die Nummer 7. Die BVB ersetzte den Lyrabügel durch einen Pantographen und änderte die Stirnbeleuchtung von einem auf zwei Scheinwerfer. 1965 erfolgte die Umnummerierung in 8 und ein grösserer Umbau mit Entfernung des Laternendachs. Seit Mitte der 1990er Jahre war der Wagen meistens im Freien abgestellt.

Der Weg ins TMZ

2004 erfuhren einige Aktive des TMZ, dass die BVB den Wagen Nummer 8 „entsorgen“ wollte. Darauf entschloss sich eine Gruppe des TMZ zur Besichtigung des Wagens. Der ausführliche Augenschein im Sommer 2004 ergab, dass der Wagen sich durchaus in einem passablen Zustand befand, insbesondere da das Dach noch dicht war. Zudem hat ja das TMZ schon eigentliche „Ruinen“ revidiert. Der Entschluss, diesen Wagen zu repatriieren, stand schnell fest. Die allseitigen Verhandlungen dauerten etwas länger, so dass die Überführung erst am 9. Februar 2006 beendet war.

Bei diesem Motorwagen handelt es sich um die letztmögliche Ergänzung der Sammlung mit einem weiteren Vertreter einer privaten Vorgängergesellschaft der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ). Beim TMZ wird noch heute bedauert, dass es in den 1960er Jahren nicht möglich war, weitere Wagentypen vor dem Abbruch zu retten.

Was geschieht mit dem Wagen?

Der Wagen ist prinzipiell betriebstüchtig, er kann jedoch sicher nicht mit Fahrgästen verkehren. Die VBZ kontrollieren nun den Wagen und richten ihn so her, insbesondere die Bandagen, dass er sicher und problemlos über das Zürcher Tramnetz gezogen werden kann.

Das Fahrzeug wird in unverändertem Zustand in das zukünftige Trammuseum Burgwies verbracht. Der Verein TMZ ist in den nächsten Jahren so stark ausgelastet, dass der Wagen noch einige Jahre im jetzigen Zustand verbleiben wird.

In welchen historischen Zustand er einmal zurückversetzt wird, ist heute noch offen. Am sinnvollsten wäre ein Rückbau in den Zustand um 1918, wobei einige Kompromisse gemacht werden müssten. Das Ganze erfordert einen Aufwand von mehreren tausend Arbeitsstunden und einigen hunderttausend Franken. Dass so etwas möglich ist, hat das TMZ seit 1967 mehrmals bewiesen.