

- 1a Ce 2/2 1
- 1b LSB Ce 2/2 2
- 1c Ce 2/2 102
- 1d Ce 2/2 176
  
- 2a StStZ Ce 2/2 2
- 2b Ce 4/4 321
- 2c Be 4/4 1530
- 2d Xe 2/2 1935
  
- 3a Xe 2/2 1952
- 3b Xe 2/2 1905
- 3c Ce 2/2 57
- 3d AGB Ce 2/2 2
  
- 4a Ce 2/2 81
- 4b Ce 4/4 1392
- 4c Be 4/4 1430
- 4d Be 4/6 1601-90

**Der Pfad:** Sie halten den Wegführer zum thematischen Pfad «Fahrzeuge» in der Hand. Folgen Sie den Plaketten, und lassen Sie sich Geschichten erzählen.

**Das Spiel:** Erweitern Sie dieses Kartenset durch einen oder mehrere andere Wegführer zu einem Quartett. **Variante 1:** Die Karten werden gemischt und an alle Spieler verteilt. Die Person, die links vom Kartengeber sitzt, fängt an und fragt einen Mitspieler nach einer Karte, die ihr zur Vervollständigung eines Quartetts (vier zusammengehörende Karten) fehlt. Hat der Gefragte die Karte, muss er sie herausgeben. Der Spieler darf weiter fragen, bis ein Gegenspieler eine geforderte Karte nicht besitzt. In diesem Fall muss er eine Karte vom betreffenden Mitspieler ziehen. Dieser ist nun an der Reihe. Wer ein Quartett gesammelt hat, legt es auf den Tisch. Gewinner ist, wer die meisten Quartette besitzt. **Variante 2:** Jeder legt seine Karten mit der Bildseite nach unten auf einen Stapel und nimmt die oberste Karte. Der erste Spieler bestimmt eine beliebige Kategorie (Action, Style, Heiterkeit, Nostalgie). Alle nennen ihre Punktzahl. Der Spieler mit der höchsten Zahl gewinnt alle Karten der Runde und legt diese unter seinen Stapel. Er nimmt die nächste Karte auf und wählt eine Kategorie. Haben zwei Spieler die gleiche Punktzahl, so wählt der Spieler, der an der Reihe ist, eine weitere Kategorie. Gewinner ist, wer am Schluss alle oder – nach einer vorgegebenen Zeit – die meisten Karten besitzt.

1b LSB Ce 2/2 2 • 1c Ce 2/2 102 • 1d Ce 2/2 176

**Unternehmen:** ZOS**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 1**Breite:** 2,0 m / **Länge:** 8,4 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1897**Populärbezeichnung:** keine

Die ersten elektrischen Motorwagen orientierten sich beim Wagenbau an ihrem Vorbild, der Pferdebahn. So hatte der Motorwagen Ce 2/2 1 ursprünglich offene Plattformen, die Verglasung wurde 1901 nachträglich angebracht. Die Linien waren damals als Einspurstrecken mit Ausweichstellen und ohne Wendeschlaufen angelegt. Deshalb waren sämtliche Wagen als Zweirichtungsfahrzeuge mit beidseitigen Türen und Führerständen an beiden Enden konzipiert.

Der Motorwagen Ce 2/2 1 der Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach (ZOS) wurde 1897 gebaut und überlebte seine Artgenossen, weil er 1931 von der Forchbahn übernommen wurde. Nach der Übernahme der ZOS durch die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) wurden die anderen Motorwagen der Serie 1–15 zu Anhängern umgebaut. Nicht so der Wagen Nr. 1. Er kam zur Forchbahn und wurde dort zu einem Dienstfahrzeug (Schneepflug) umgebaut. Nach einem Kabelbrand wurde er 1966 ausgemustert und in Esslingen im Freien abgestellt. 1967 kam der Wagen in einem desolaten Zustand zum Tram-Museum Zürich. Dank enormem Engagement der Vereinsmitglieder, einer grosszügigen Spende der Firma Möbel Pfister und tatkräftiger Unterstützung der VBZ-Zentralwerkstätte konnte dieses Fahrzeug restauriert werden und ist heute wieder im gleichen Zustand wie etwa 1920. Fahrten im Originalzustand seiner Erbauung, mit Rollenstromabnehmern, sind unter der heutigen Fahrleitung leider nicht mehr möglich.

**Action:** ★★☆☆☆**Style:** ★★☆☆☆**Heiterkeit:** ★★☆☆☆**Nostalgie:** ★★★★★

1a Ce 2/2 1 • 1c Ce 2/2 102 • 1d Ce 2/2 176

**Unternehmen:** LSB**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 2**Breite:** 2,0 m / **Länge:** 8,4 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1900**Populärbezeichnung:** Lisebethli

Das ist der ehemalige Wagen Nr. 2 der Limmattal-Strassenbahn (LSB). Die LSB fuhr von 1900 bis 1931 auf den Strecken Zürich Stadtgrenze–Schlieren–Dietikon und Schlieren–Unterengstringen–Weiningen.

Die LSB besass zehn Personenmotorwagen, die den zur gleichen Zeit von der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) beschafften Wagen stark glichen, bis auf den charakteristischen gelben Anstrich und den Dachscheinwerfer. 1931 wurde die LSB von der StStZ übernommen und – ausser der Strecke nach Schlieren – eingestellt. Die vorhandenen Wagen wurden abgebrochen, verkauft oder als Dienstwagen weiter verwendet. Der Wagen Nr. 2 gelangte in den Besitz der Martigny-Châtelard-Bahn (MC) und verkehrte dort bis 1974 als Wagen Nr. 81. Da die MC zum Teil mit dritter, seitlicher Stromschiene fährt, mussten die Trittbretter sehr hoch montiert werden.

Das Tram-Museum Zürich übernahm den Wagen 1974. Im Jahr 1994 kam «S'Lisebethli», wie der Wagen heute genannt wird, in die Werkstatt des Tram-Museums. Doch schon lange vor Beginn der Restaurierungsarbeiten entdeckte man unter dem weinroten Farbanstrich der MC eindeutige Hinweise auf das frühere Leben dieses Wagens. Zum Vorschein kamen nicht nur der gelbe Anstrich, sondern auch die ursprüngliche Beschriftung und die Wagennummer. Der Wagenkasten, das Untergestell, die elektrische Ausrüstung sowie die Inneneinrichtung wurden komplett aufgearbeitet. 2001 fand die «Jungfernfahrt» der frisch restaurierten alten Lady statt.

**Action:** ★☆☆☆☆**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★

1a Ce 2/2 1 • 1b LSB Ce 2/2 2 • 1d Ce 2/2 176

**Unternehmen:** StStZ**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 102**Breite:** 2,0 m / **Länge:** 8,2 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1900**Populärbezeichnung:** keine

Die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) übernahm 1897 den Betrieb des privaten Rösslitrams. Während des Umbaus der Pferdebahn zur elektrischen Strassenbahn wurden in den Jahren 1900 und 1901 die Wagen der Serie 85–142 geliefert. Dazu gehört auch der Wagen Nr. 102. Er vertritt im Tram-Museum die ersten Längssitzwagen, die eine gänzlich geschlossene Plattform aufweisen. Eine Besonderheit sind die heute weiss gestrichenen Latten des eleganten Daches mit Oberlicht. Den Wagenkasten fertigte die Schweizerische Industrie-Gesellschaft in Neuhausen am Rheinfall, das Untergestell – nach amerikanischem Patent – die Schweizerische Waggonfabrik Schlieren.

Der Wagen Nr. 102 wurde mehrmals umgebaut. So wurde der Radstand (ursprünglich 1,66 m) zwischen 1912 und 1916 verlängert, die Federung auf vier starke Blattfedern reduziert, das Stromabnehmersystem von Trolley- auf Lyrabügelssystem gewechselt, das Kupplungssystem auf halbautomatische Kupplung geändert und die Motoren von ursprünglich 2 x 20 PS auf heutige 2 x 60 PS aufgerüstet. Der Wagen Nr. 102 ist einer der wenigen, die 1934/35 noch hauptrevidiert wurden und verdankt seinen guten Zustand auch der Tatsache, dass er ab 1936 nur noch als Reservewagen verwendet und 1942 ausser Betrieb genommen wurde. Von 1954 bis 1971 war das Fahrzeug im SBB Lokomotivdepot von Vallorbe abgestellt, dann kam der Wagen nach Zürich zurück. Die Wiederinbetriebnahme funktionierte problemlos und auf Anhieb.

**Action:** ★★★★★**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★

1a Ce 2/2 1 • 1b LSB Ce 2/2 2 • 1c Ce 2/2 102

**Unternehmen:** StStZ**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 176**Breite:** 2,0 m / **Länge:** 8,4 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1909**Populärbez.:** Bertschingerwagen

Wagen dieses Typs wurden zwischen 1907 und 1915 in verschiedenen Untergruppen hergestellt. Die Serie umfasste 93 Stück, einschliesslich fünf gleichartiger Wagen, die von der Albisgütlibahn (AGB) übernommen wurden.

Der Wagen Ce 2/2 176 stammt aus einer Nachbestellung von 1909. Augenfällige Merkmale sind die Form des Wagenkastens und das Untergestell. Der Wagenkasten unterscheidet sich von älteren Typen durch vier statt fünf Fenster auf der Längsseite. Im damaligen Geschäftsbericht wurden die beiden mittleren Fenster stolz als «Panoramascheiben» beschrieben. Das Untergestell besteht nicht mehr aus Guss- und Flacheisenteilen, sondern aus einem genieteten Flacheisenrahmen. Auch dieser Motorwagen besitzt noch das schöne Laternendach mit den damals üblichen Oberlichtern und den drei prächtigen Innenlampen. Typisch für Zürich sind die Messingklappen an den Innentüren, die dem Kondukteur die Bedienung der Fahrgäste auf der Plattform erlaubten, ohne Durchzug oder Kälte zu verursachen.

Der Wagen diente nach seiner Ausrangierung im Jahre 1951 noch bis 1962 im Depot Irchel als Instruktions- und Rangierfahrzeug und entging so dem Abbruch. Nach einer umfassenden Restaurierung durch das Tram-Museum Zürich zwischen 1969 und 1973 – unter anderem wurde auch die ursprünglich lackierte Sichtholzdecke wieder hergestellt – fährt der Wagen Ce 2/2 176 heute mit dem Anhängewagen C 455 als stilechter Längssitzerzug.

**Action:** ★★☆☆☆**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★

2b Ce 4/4 321 • 2c Be 4/4 1530 • 2d Xe 2/2 1935

**Unternehmen:** StStZ**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 2**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 9,6 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1928**Populärbezeichnung:** Schnellläufer

Gegen den Kauf von längeren vierachsigen Wagen gab es lange Zeit Widerstände. So beschafften 1928 – als Ersatz für die ältesten Triebwagen aus dem 19. Jahrhundert – sowohl die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) als auch die Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach (ZOS) eine letzte Serie von zweiachsigen Quersitz-Motorwagen. Die insgesamt 28 kürzeren Wagen sind wegen ihrer schnelllaufenden Motoren auch als «Schnellläufer» bekannt. Die kleinen, längs angeordneten Triebmotoren ermöglichten die Tieferlegung der Wagenböden. Deshalb hat es bei diesem Wagentyp zwischen Plattform und Innenraum keine Stufe.

Ab 1919 wurden alle Wagen 20 cm breiter gebaut, was die Anordnung von Quersitzen ermöglichte. Die Wagen wurden noch ohne Druckluftbremse geliefert; diese wurde 1931/1932 nachträglich eingebaut. Mit der Luftbremse kam auch die via Kompressorstromkreis aufgeladene Batterie auf das Fahrzeugdach, um die Schienenbremse bei fehlender Fahrleitungsspannung zu versorgen. Bei den älteren Modellen sorgte eine sinnvolle Schaltung dafür, dass der Bremsstrom der Fahrmotoren die Schienenbremse speiste. Seit 1969 gehört der Wagen Ce 2/2 2 zum Museumsbestand. Er wurde im gleichen Jahr in Zusammenarbeit mit den VBZ als erstes Fahrzeug restauriert. Als Besonderheit wurde die weisse, nachträglich pavatexverkleidete Decke beibehalten. Der Motorwagen 2 verkehrt häufig mit dem Quersitzanhänger C 626.

2a StStZ Ce 2/2 2 • 2c Be 4/4 1530 • 2d Xe 2/2 1935

**Unternehmen:** StStZ**Typenbezeichnung:** Ce 4/4**Nummer:** 321**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 12,4 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1930**Populärbezeichnung:** Elefant

Zwischen 1929 und 1931 beschaffte die Städtische Strassenbahn Zürich (StStZ) 50 vierachsige Motorwagen mit Mitteleinstieg. Sie waren nur für eine Fahrtrichtung eingerichtet und hatten deshalb auch nur auf einer Seite Türen. Der Motorwagen Ce 4/4 321 ist einer dieser Wagen. Die Türen standen während der Fahrt immer offen, und auf der Mittelplattform hielten sich vornehmlich die Männer auf, während die Frauen in den beiden Abteilen vorne und hinten Platz nahmen. Der Kondukteur versah seinen Dienst als Pendelschaffner in beiden Abteilen.

Die aussergewöhnlich schweren und starken Wagen werden wegen ihres beachtlichen Gewichts und ihrer gedrungenen Bauart auch «Elefanten» genannt. Diese leistungsfähigen Triebwagen sind in der Lage, bis zu drei Anhängewagen zu ziehen. Ein modernisierter «Elefant» dient bei den VBZ auch als «Partytram».

Der 1930 erbaute Wagen Nr. 321 besitzt noch den alten, «Hirschgeweih» genannten Stromabnehmer. Der zum Schalten von Motorströmen zwischen 400 und 600 Ampere ausgelegte Direktkontroller nahm ganz beachtliche Ausmasse an und dominierte den kleinen, erstmalig ganz abgeschlossenen Führerstand. Der Wagen Nr. 321 ist in jahrelanger Arbeit in seinen Ursprungszustand zurückverwandelt worden und verkehrt meist mit dem Quersitzanhänger C 687 auf der «Museumslinie».

**Action:** ★☆☆☆☆**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★

2a StStZ Ce 2/2 2 • 2b Ce 4/4 321 • 2d Xe 2/2 1935

**Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Be 4/4**Nummer:** 1530**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 13,8 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1949**Populärbezeichnung:** Pedaler

Dieses Fahrzeug stammt aus einer 52 Motorwagen umfassenden Serie, die zwischen 1941 und 1951 in Betrieb gesetzt wurde. Die leichten «Standard-Wagen» waren ursprünglich als Solofahrzeuge konzipiert. Neben dem geringen Gewicht – bei trotzdem grosser Stabilität – haben der kompakte Aufbau und die vollständig abgedeckten Motoren einige Vorteile gegenüber älteren Wagenmodellen. Die Wagen zeichnen sich durch leichten, leisen Lauf und durch eine geringere Gleisabnutzung aus. Ausserdem sind sie schneller zu beschleunigen. Wegen relativ schwacher Motoren und dem geringen Gewicht ist aber die Zugkraft beschränkt. Daher war der Betrieb mit vierachsigen Anhängern nur auf Strecken mit wenig Steigung möglich, nämlich auf den Linien 2, 3 und 4.

Da die Steuerung dieser Wagen nicht – wie üblich – über Handrad oder Kurbel, sondern mittels Pedalen erfolgte, wurden sie vom Personal als «Pedaler» bezeichnet. Die in den USA weit verbreitete Pedalsteuerung wurde so in der Schweiz erstmals angewendet. Sie zeichnete sich durch eine bis zu 30% kürzere Reaktionszeit gegenüber der Handsteuerung aus und erlaubte dem Wagenführer, den Dienst in bequemer, sitzender Haltung zu leisten. Die Pedalsteuerung blieb in der Schweiz – mit Ausnahme von Luzern und Genf – einmalig. 1987 wurden die letzten Wagen dieser Serie ausrangiert, in Zürich ist noch ein Wagen erhalten. Seit seiner Restaurierung präsentiert sich der Wagen im Zustand von 1962, mit eingebautem Kondukteursitz.

**Action:** ★★★★★**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★



2a StStZ Ce 2/2 2 • 2b Ce 4/4 321 • 2c Be 4/4 1530

**Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Xe 2/2**Nummer:** 1935**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 8,9 m**Kategorie:** Dienstfahrzeug**Jahrgang:** 1914**Populärbezeichnung:** Besenwagen

Der 1914 erbaute Schneefege- und Transportwagen Xe 2/2 1935 ist einer der drei Vertreter von Dienstwagen, die zum Museumsbestand gehören. Schienengängige Dienstfahrzeuge spielten bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts eine grosse Rolle. Nicht nur Technologie und Infrastruktur für den elektrischen Betrieb waren bereits vorhanden, auch waren die elektrischen Fahrzeuge lange Zeit zuverlässiger als Strassenfahrzeuge.

1914 wurde der ausgestellte Wagen als Nummer 925 in Betrieb genommen. Er trug ab 1929 die Nummer 935 und erhielt erst 1949 die heutige Wagennummer 1935. Zum Museumsbestand gehört der Schneefegewagen seit 1981. Für Schneeräumfahrten war früher ein zweiter Mann erforderlich, der die Schneebürsten bediente. In den Sommermonaten wurde das Fahrzeug für Transporte im Depotdienst und ähnliche Aufgaben eingesetzt. Auf der Ladebrücke sind dafür zwei Ausleger mit Flaschenzügen montiert. Storen zum Herunterlassen schützen das Ladegut. So übernahmen beispielsweise während der Benzinknappheit im zweiten Weltkrieg zwei Dienstwagen der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) die Belieferung von zahlreichen Filialen des Lebensmittelvereins Zürich mit Nahrungsmitteln. Der Wagen Xe 2/2 1935 wurde 1982 restauriert. Mit ihm werden auch heute noch Transporte für das Tram-Museum durchgeführt.

**Action:** ★★★★★**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★★★★**Nostalgie:** ★★★★★

**3b Xe 2/2 1905 • 3c Ce 2/2 57 • 3d AGB Ce 2/2 2****Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Xe 2/2**Nummer:** 1952**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 6,7 m**Kategorie:** Dienstfahrzeug**Jahrgang:** 1924**Populärbezeichnung:** Kranwagen

Neben diversen Dienstfahrzeugen für Materialtransporte gab es eine ganze Reihe von speziellen Dienstfahrzeugen. Beispielsweise Wagen für den Kehrichttransport, Wagen zum Kochen von Asphalt, Schienenschleif- und Reinigungsfahrzeuge etc.

Moderne Dienstwagen leisten auch heute noch gute Dienste und sind täglich im Einsatz: Bei der Schneeräumung, als Kranwagen oder auch zum Schienentransport; denn grossräumige Baustellen sind über die Strasse oft nur schwer erreichbar. Da der Einsatz dieser Dienstfahrzeuge vorwiegend in den Betriebspausen erfolgt, sieht man sie nur selten bei der Arbeit.

Der hier gezeigte selbstfahrende Kranwagen Xe 2/2 1952 stammt aus dem Jahr 1924 und wurde in der Strassenbahnwerkstätte – unter Verwendung eines original Peckham-Untergestells aus der allerersten Motorwagenserie von 1898 – erstellt. Der Kranwagen ist vollständig offen, sein Stromabnehmer sitzt auf der Achse des Kranauslegers. Der Kran ist um 360° drehbar und wird von Hand betätigt. Er kann maximal eine Tonne heben und muss dafür nicht zusätzlich abgestützt werden. Das bedeutet, dass der Kranwagen mit einer Last auch fahren kann. Der Kranwagen kam 1981 zum Verein Tram-Museum Zürich und ist nach wie vor betriebsfähig.

**3a** Xe 2/2 1952 • **3c** Ce 2/2 57 • **3d** AGB Ce 2/2 2**Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Xe 2/2**Nummer:** 1905**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 8,8 m**Kategorie:** Dienstfahrzeug**Jahrgang:** 1962**Populärbezeichnung:** Laubfrosch

Der Rangierwagen Xe 2/2 1905 ist ein ganz spezielles VBZ-Dienstfahrzeug. Die Strassenbahnzüge wurden eine Zeit lang während der drei täglichen Spitzenzeiten mit zusätzlichen zweiachsigen Anhängewagen verstärkt. Und für genau diesen Einsatzzweck wurden Rangierwagen entwickelt, die wegen ihrer grünen Farbe den Spitznamen «Laubfrosch» erhielten.

Die Wagen hatten einen in der Mitte angeordneten, überdachten Führerstand. Diese besondere Konstruktion erlaubt schnelles Rangieren, da der Controller in der Fahrzeugmitte liegt und so der Führerstand nicht gewechselt werden muss, um rückwärts zu fahren. Darüber hinaus bietet die offene Konstruktion den im Rangierdienst erwünschten guten Überblick. Im Winter machten Fusswärmepplatten die Arbeit auf den offenen Wagen etwas erträglicher.

Der Wagen Xe 2/2 1905 wurde 1962 aus verschiedenen Bauteilen ausrangierter Tramwagen gebaut. Die «Laubfrösche» wurden jedoch bereits nach wenigen Betriebsjahren überflüssig. Mit der Einführung der Selbstbedienung und der Modernisierung des Rollmaterials konnte ab 1969 nämlich endgültig auf die personalintensive Verstärkung mit Anhängern verzichtet werden. Seit 1983 gehört dieses interessante und womöglich weltweit einmalige Spezialfahrzeug zum Museumsbestand. Es wurde 1989 revidiert und leistet dem Tram-Museum für Manöver und Überfahren wertvolle Dienste.

3a Xe 2/2 1952 • 3b Xe 2/2 1905 • 3d AGB Ce 2/2 2

**Unternehmen:** StStZ**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 57**Breite:** 2,0 m / **Länge:** 8,4 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1900**Populärbezeichnung:** keine

Der Motorwagen Ce 2/2 57 ist ein noch nicht realisiertes Projekt des Vereins Tram-Museum Zürich. Da von der ersten Motorwagenserie Nr. 57–84 der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) kein kompletter Originalwagen erhalten blieb, soll ein solches Fahrzeug auf Basis verschiedener noch vorhandener Einzelteile wieder aufgebaut werden, um auch diesen Fahrzeugtyp zu repräsentieren. So wird in Zukunft auch die Motorwagenserie Nr. 57–84 von 1898/99 im Tram-Museum vertreten sein. Der abgebildete Wagen hat die Jahrzehnte als Schweisswagen überlebt, wird voraussichtlich die Nr. 65 tragen und als Ce 2/2 65 auf der «Museumslinie» verkehren.

3a Xe 2/2 1952 • 3b Xe 2/2 1905 • 3c Ce 2/2 57

**Unternehmen:** AGB**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 2**Breite:** 2,0 m / **Länge:** 8,2 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1907**Populärbezeichnung:** keine

Rechtzeitig zum Eidgenössischen Schützenfest von 1907 wurde die Albigütlibahn (AGB) eröffnet. Sie betrieb damals die Strecke von der Utobrücke bis ins Albigütli mit fünf Motorwagen. Einer dieser alten Wagen, die Nummer 2, ist das hier ausgestellte Fahrzeug. Die AGB wurde 1925 von der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) übernommen. Der Wagen blieb bis in die frühen 50er Jahre im Einsatz. Im Jahr 1953 kam er dann in den Besitz der Bex-Villars-Bretaye-Bahn (BVB) in den Waadtländer Alpen und wurde für den Trambetrieb zwischen Gryon und Villars eingesetzt. Bis in die 80er Jahre diente er dort noch als Dienst- und Manövrierwagen, dann wurde er abgestellt. Im Februar 2006 kam der Wagen nach Zürich zurück. Er ist nicht betriebsfähig, aber in einem guten Allgemeinzustand. Vorläufig wird der Wagen in seinem unveränderten Zustand gezeigt. Wahrscheinlich wird er später einmal in seinen historischen Ursprungszustand zurückgebaut.

4b Ce 4/4 1392 • 4c Be 4/4 1430 • 4d Be 4/6 1601-90

**Unternehmen:** ZOS**Typenbezeichnung:** Ce 2/2**Nummer:** 81**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 9,6 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1929**Populärbezeichnung:** keine

Die Beziehungen zwischen der privaten Strassenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach (ZOS) und der Städtischen Strassenbahn Zürich (StStZ) waren stets eher angespannt. Auf der Strecke Hauptbahnhof–Schaffhauserplatz bestand seit 1909 eine Konkurrenzsituation: Die ZOS-Linie verlief durch die Stampfenbachstrasse, während die städtischen Wagen parallel durch die Weinbergstrasse fuhren. Erst gegen Ende der 20er Jahre, als sich die Übernahme der ZOS durch die StStZ abzeichnete, verbesserte sich das Verhältnis, und man beschloss eine gemeinsame Rollmaterialbeschaffung. Während die StStZ die Serie der «Schnellläufer» in Betrieb nahm, kaufte die ZOS vier fast baugleiche Wagen, natürlich in der Hausfarbe Grün, mit den charakteristischen vernickelten Beschlägen. Die Wagen der ZOS unterscheiden sich auch durch die etwas grössere Dachwölbung und durch den Fussboden mit Fischgratmuster. Eine Besonderheit der elektrischen Ausrüstung war die versuchsweise eingebaute Vielfachsteuerung, mit welcher aus zwei Motorwagen – mit Anhängern als Zwischenwagen – Pendelzüge gebildet werden konnten. Weil der führende Motorwagen dabei den Strom für beide Motorwagen (4 x 87 PS) abnehmen musste, wurde ein Pantograph mit Doppelschleifstück verwendet. 1931 kam der Wagen Ce 2/2 Nr. 81 in den Bestand der StStZ, wo er die Nummer 21, später die Nummer 25 und noch später die Nummer 1025 bekam und den städtischen Normen angepasst wurde. Der Wagen wird zu einem späteren Zeitpunkt möglichst in seinen Originalzustand zurückversetzt.

**Action:** ★★☆☆☆**Style:** ★★★★★**Heiterkeit:** ★★☆☆☆**Nostalgie:** ★★☆☆☆

4a Ce 2/2 81 • 4c Be 4/4 1430 • 4d Be 4/6 1601-90

**Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Ce 4/4**Nummer:** 1392**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 14,0 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1950**Populärbezeichnung:** Kurbeli

Der Wagen Ce 4/4 1392 wurde 1950 gebaut. Als der erste Wagen dieser Serie 1940 in Betrieb genommen wurde, waren wegen der Luftangriff-Schutzvorschriften noch Verdunkelungseinrichtungen, Abdeckungen für die Innenbeleuchtung und eine Kappe am Frontscheinwerfer montiert.

Die Drehgestelle waren bei den ersten 20 Stück in SWS-Aussenlagerbauart mit Tatzlagerantrieb ausgeführt. 1947 wurden fünf Wagen mit BBC-Simplex drehgestellen ausgerüstet. Der Rest der Serie wurde in SWS/MFO-Innenlagerbauart mit Lamellenantrieb produziert, was diesem Wagentyp sein charakteristisches Fahrgeräusch verlieh. Die später – noch bis 1954 – gebauten Wagen hatten stärkere Motoren, um auch auf den steileren Zürcher Strecken Anhängerzüge befördern zu können.

Für die elektrische Ausrüstung kam erstmals eine elektropneumatische Hüpfsteuerung, geliefert von der MFO, zur Anwendung. Dabei wurden vom Wagenführer mittels eines kleinen Kontrollers die Hüpfen unter dem Wagenboden geschaltet, deren Kontakte durch Druckluft betätigt werden. Den Spitznamen «Kurbeli» verdankt der Wagen der kleinen Kurbel zur Steuerung des Kontrollers. Der Wagenführer verrichtete seinen Dienst sitzend, wobei mit hochgeklapptem Sitz auch stehend gefahren werden konnte.

Vor ein paar Jahren wurden der Motorwagen und der dazugehörige Anhängewagen C4 732 perfekt restauriert und präsentieren sich seither wieder im eleganten blauen «Original-Outfit» mit doppelter weisser Zierlinie.

**Action:** ★★★★★**Style:** ★★★★★☆**Heiterkeit:** ★★★★★☆**Nostalgie:** ★★★★★☆

**4a** Ce 2/2 81 • **4b** Ce 4/4 1392 • **4d** Be 4/6 1601-90**Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Be 4/4**Nummer:** 1430**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 14,0 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1960**Populärbezeichnung:** Karpfen

Der sogenannte «Karpfen» hat ein Leergewicht von 23 Tonnen und bietet 28 Sitz- und 77 Stehplätze. Um 1960 wurden letztmals vierachsige Wagenzüge in Betrieb gesetzt. Sie zeichneten sich durch verschiedene technische Neuerungen aus und unterscheiden sich von ihrem Vorgänger, dem «Kurbeli», auch durch die äussere Form, welche diesem Wagen zu seinem Kosenamen «Karpfen» verhalf.

Um die im Stadtkern geplanten, unterirdisch geführten Strecken zu bedienen, wurden Stirn- und Rückseite bei diesem Wagentyp viel weniger stark abgechrägt. Daher befinden sich die vorderen und hinteren Türen nicht mehr in der Abschrägung, sondern in der geraden Wagenwand.

Gebaut wurden 15 Tramzüge, bestehend aus Motorwagen und dazu passenden Anhängewagen. Neu war für den Wagenführer die Betätigung des Kontrollers durch ein Handrad und die erstmalige bescheidene Fahrautomatik. Zum Einsatz kamen diese Züge zuerst auf der Linie 14, bei der keine Kreuzungsverbote zu berücksichtigen waren. Später verkehrten sie u.a. auf den Linien 11, 9 und 5. Alle diese Züge wurden mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 aus dem Verkehr gezogen und kamen als Gebrauchtwagen in die Ukraine. Ein Zug aber, der Triebwagen Be 4/4 Nr. 1430 und der Anhänger B 785, kam ins Tram-Museum Zürich.



**4a** Ce 2/2 81 • **4b** Ce 4/4 1392 • **4c** Be 4/4 1430**Unternehmen:** VBZ**Typenbezeichnung:** Be 4/6**Nummer:** 1601-90**Breite:** 2,2 m / **Länge:** 20,9 m**Kategorie:** Triebfahrzeug**Jahrgang:** 1966–1968**Populärbezeichnung:** Mirage

Nach Ablehnung der Tiefbahnvorlage durch das Volk im Jahr 1962 mussten Möglichkeiten gefunden werden, das Platzangebot zu erhöhen. Die Lösung sah man im geplanten Grosseinsatz von Gelenkwagen, welche zu Spitzenzeiten auch in Doppeltraktion verkehren können. Nachdem bereits zwei sechssächsige Prototypen im täglichen Einsatz standen, einigte man sich für die Serienfabrikation auf ein Fahrzeugkonzept mit zwei Gelenken und drei Kastenteilen. Mit dieser Anordnung konnten Kreuzungsverbote vermieden werden, was den Einsatz auf allen Linien erlaubte. Insgesamt wurden 126 Fahrzeuge dieser Art gebaut, darunter 36 Wagen, die wegen des fehlenden Führerstands nur als Zweitwagen verkehren können. Die ersten Fahrzeuge in Doppeltraktion kamen auf der Linie 7 zum Einsatz und bewältigen heute noch – zusammen mit dem später entwickelten Tram 2000 – einen grossen Teil des Verkehrsaufkommens.

Die Ausrangierung dieser Fahrzeuge hat aber bereits begonnen. Seit einiger Zeit werden Unfallwagen ausgemustert. Und seit die neuen Cobra-Fahrzeuge ausgeliefert werden, landen mehr und mehr dieser Wagen auf dem Abstellgleis. Zwei Fahrzeuge sind für das Tram-Museum reserviert; die Wagennummern sind aber noch nicht festgelegt. Eine Einheit hat 43 Sitz- und 122 Stehplätze und ein Leergewicht von 26 Tonnen. Die «Mirage» ist das typische Zürcher Tram der 60er Jahre.