

**Hans Waldburger  
Martin Gross**

# **Die Uetlibergbahn – die Bahn auf Zürichs Hausberg**



# Inhalt

<b>Zum Geleit</b>	<b>4</b>	<b>Verwaltung und Personal</b>	<b>33</b>	<b>Die von der SZU beschafften Uetlibergbahn-Fahrzeuge</b>	<b>117</b>
<b>Einleitung und Dank</b>	<b>5</b>	Verwaltung und Betriebsleitung · Das Personal		Die Doppel-Triebwagen Be 8/8 31 und 32 · Die Umrichter-Triebwagen Be 4/4 21 – 28 · SBB Kkkm für Bautransporte · Die Güterwagen Hack 313 – 314 · Die Zwischenwagen B 221 – 224 · Die Dienstfahrzeuge · Die Strassenfahrzeuge	
<b>Vorgeschichte und Bau</b>	<b>6</b>	<b>Finanzen und Kommerzielles</b>	<b>38</b>	<b>Fremde Fahrzeuge am Uetliberg und Uetlibergbahn-Fahrzeuge in der Fremde</b>	<b>130</b>
Die Vorgeschichte · Der Bau		Finanzielles · Kommerzielles		Fremde Fahrzeuge am Uetliberg · Die Uetlibergbahn in der Fremde	
<b>Aus der Geschichte der Uetlibergbahn</b>	<b>10</b>	<b>Fahrplan und Betrieb</b>	<b>43</b>	<b>Fahrzeuge der UeB, BZUe und SZU</b>	<b>138</b>
Hoffnungsvoller Beginn · Die Ernüchterung · Die Eröffnung der Sihltalbahn · Die UeB übernimmt die Uetliberg-Liegenschaft · Die letzte Blütezeit der Dampfbahn · Mit dem Weltkrieg kam der Niedergang · Einstellung des Personenverkehrs · Konkurrenzprojekte · Nicht verwirklichte Anschlusslinien		Fahrplan · Betrieb zur Dampfzeit · Der Betrieb in der „elektrischen“ Epoche		<b>Quellen und weiterführende Literatur</b>	<b>141</b>
<b>Von der BZUe zur SZU</b>	<b>21</b>	<b>Betriebsstörungen und Unfälle</b>	<b>58</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>142</b>
Der Neubeginn · Aufnahme des elektrischen Betriebes · Auf Tramgleisen zum Bahnhof? · Abschied von den letzten Dampflokomotiven · Erste Abonnenten fahren mit der Uetlibergbahn · Neue Haltestellen fördern den Alltagsverkehr · Der „Landizug“ fuhr nicht unbedingt für die Landi 1939 · Der letzte grosse „Wirbel“ um eine Seilbahn · Verkehrszuwachs bedingt neuen Zug und grössere Stationen · Einmannbetrieb ermöglicht den Fahrplanausbau · Neue Pendelzüge und noch mehr Verkehr · Die Heirat mit der Sihltalbahn bahnt sich an		<b>Die Nachbarn der Uetlibergbahn</b>	<b>64</b>		
<b>Der Berufsverkehr zwingt zum Angebotsausbau</b>	<b>29</b>	<b>Die Anlagen der Uetlibergbahn</b>	<b>67</b>		
100-Jahr-Feier mit Nebengeräuschen · Die Doppeltriebwagen – Folge eines „Künstlerpechs“ · Nach 115 Jahren wird der Hauptbahnhof erreicht · Haben wir den richtigen Strom? · Verkehrsaufschwung erfordert Ausbau der Anlagen · Blick in die Zukunft		Die Hochbauten · Vom „Erfrischungskiosk Selnau“ zum Restaurant Gmüetliberg · Wenige Brücken und lange Zeit kein Tunnel · Gleisanlagen · Anschlussgleise · Die Stromversorgung · Die Fahrleitungsanlagen · Signal- und Sicherungsanlagen · Fernmeldeanlagen			
		<b>Die Fahrzeuge der Uetliberg-Dampfbahn</b>	<b>89</b>		
		Die Dampflokomotiven · Personen- und Güterwagen			
		<b>Die Fahrzeuge der BZUe</b>	<b>96</b>		
		Die zweiachsigen Triebwagen Ce 2/2 1 – 4 · Die neuen zweiachsigen Personenwagen · Der „Landizug“ von 1939 · Die Personenwagen C4 61 – 63 · Der Pendelzug 12 von 1950 · Die Pendelzüge der Bauart 1960 · Die Steuerwagen Bt 17 – 18 und die Zwischenwagen B 64 – 65 · Gepäck-, Güter- und Dienstwagen			