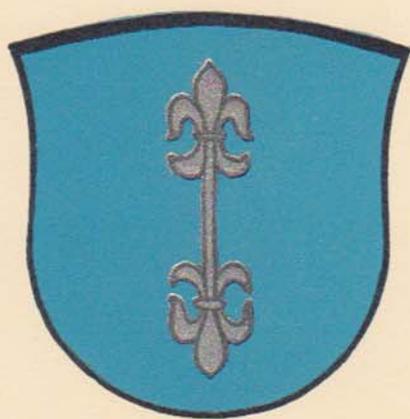


1.50

NEUJAHRSBLETT  
VON DIETIKON  
1951



Neujahrsblatt von Dietikon 1951

---

4. JAHRGANG

**Die öffentlichen Verkehrsbetriebe  
von Dietikon**

II. TEIL

**Die Limmattal-Straßenbahn**

VON KARL HEID

**Herausgegeben von der  
Kommission für Heimatkunde Dietikon**

---

BUCHDRUCKEREI OSCAR HUMMEL DIETIKON

## Vorgeschichte

Das Limmattal war bis gegen das Ende des letzten Jahrhunderts zornehmlich der Landwirtschaft dienstbar. Nur einige Textilunternehmen faßten schon früher in Engstringen und Dietikon Fuß. Die Behörden taten wenig, diesen Zustand zu ändern, und erst als Zürich sich ausdehnte, nach allen Seiten seine Fühler ausstreckte, begann auch im Limmattal die Industrie in vermehrtem Maße sich anzusiedeln. Die Eröffnung der Nordbahn brachte jahrzehntelang dem Limmattal eher Schaden als Nutzen. Der ehemals beträchtliche Straßenverkehr war nun auf die Bahn übergegangen, und nur langsam kam durch die Einführung der Industrie wieder mehr Leben in das Tal. Als die Nordostbahn in der Mitte des letzten Jahrzehntes des 19. Jahrhunderts beabsichtigte, ihre Reparaturwerkstätten von Zürich nach Dietikon zu verlegen und auch das Land dazu kaufte, da begann eine Spekulationswut im Dorf. Weiter oben im Tal, zu Altstetten, lag der gleiche Fall, denn die Stadt erweiterte sich, man begann vorsorglich Land zu erwerben, was wiederum eine ungesunde Spekulation hervorrief. Die Handänderungen stiegen zu großen Zahlen; mancher ward über Nacht zum reichen Manne, und das bäuerliche Gepräge der Dörfer geriet ins Wanken. In Dietikon erfolgte die Ernüchterung bald, als bekannt wurde, daß die Werkstätten der N. O. B. in Zürich verblieben. Der Rückschlag war sehr empfindlich und brachte mancher Existenz den Ruin. Es verblieb aber die begonnene Umstellung in gewerblicher Hinsicht, die bis heute anhält und Dietikon zum industriellen Vorort von Zürich macht.

In die Zeit des Auftriebes der neunziger Jahre fallen die ersten Bestrebungen, das Limmattal mit Straßenbahnen zu durchziehen. Die Beziehungen von Stadt und Land sollten enger geknüpft werden, nicht nur gewerblich, sondern auch in gesellschaftlicher Hinsicht. Dies suchte man bei der N. O. B. zu erreichen, indem man bessere Zugverbindungen verlangte. Das Limmattal war stiefmütterlich behandelt worden und alle Bemühungen, der letzte Zug ins Limmattal verließ Zürich kurz nach 20 Uhr, waren umsonst. Alle Begehren lehnte die N. O. B. mit der immer wiederkehrenden Begründung ab, die Aarauer Linie sei bereits voll belastet und lasse eine vermehrte Zugsleistung nicht zu.

Die Grundlage zur Schaffung von Straßenbahnen und deren Einführung in das Stadtgebiet gab das Straßengesetz vom Jahre 1893. Noch im gleichen Jahre bewarb sich Ing. Dr. Du Riche-Preller, hinter dem die Firma A. G. Brown, Boveri & Cie. in Baden stand, um die Konzession für eine Straßenbahn Zürich—Dietikon—Bremgarten und Zürich—Weiningen—Würenlos—Baden. Für beide Linien war der Zürcher Hauptbahnhof als Ausgangspunkt vorgesehen. Die Regierung in Zürich war bereit, der Einführung in die Stadt zu entsprechen; letztere

aber legte einen diesbezüglichen Artikel im Straßengesetz erschwerend aus und verweigerte ihre Zustimmung. Es folgten langwierige Verhandlungen, in deren Zeitpunkt das Straßenbahnprojekt Zürich—Wipkingen—Höngg baureif wurde. Die Konzessionäre nahmen deshalb vom Bau einer rechtsufrigen Straßenbahn Abstand und beschränkten sich in der Folge nur noch auf eine Konzession Zürich—Dietikon mit Abzweigung nach Bremgarten und einer Abzweigung in Schlieren nach Weiningen—Würenlos—Baden. Auf dieser Basis und dem Versprechen der Stadt Zürich, die Strecke Sihlfeld—Stadtgrenze auf eigene Kosten zu bauen, wurde die kantonale Konzession für das Zürcher Gebiet am 26. März 1896 erteilt.

Die Verhandlungen mit dem Kanton Aargau zur Erteilung der Konzession auf seinem Gebiet brachten neue Schwierigkeiten. Schließlich wandten sich die Konzessionäre an die Zürcher Regierung mit dem Gesuch, die Linien in Sektionen zu trennen. Vorerst sollte nur die Sektion Zürich—Dietikon sowie die Abzweigung Schlieren—Weiningen gebaut werden und die restlichen Sektionen von annehmbaren Bedingungen der Aargauer Regierung abhängig gemacht werden. Dagegen opponierte ein Lokalkomitee in Bremgarten und kam bei beiden Kantonsregierungen um eine Konzession Bremgarten—Zürich ein. Damit wollten sie die Zürcher Konzessionäre aus dem Sattel heben. Die Limmattalgemeinden wollten aber von einer Mutschellen-Bahn nichts wissen und unterstützten die Zürcher Regierung in ihrer Ablehnung. Das Bremgartner Komitee ging noch weiter, unterstützt von der Regierung in Aarau, gelangte an die Bundesbehörden und versuchte die Konzessionäre zum Bau der durchgehenden Linie zu zwingen. Die Bundesbehörden nahmen den Standpunkt ein, daß eine wesentliche finanzielle Beteiligung von Bremgarten, Wohlen und Villmergen als Grundlage zu einer Konzessionserteilung sei. Ermittlungen ergaben, daß von Wohlen und Villmergen keine Unterstützung und von Bremgarten nur eine ungenügende zu erwarten sei. Daraufhin ward die Bundeskonzession für eine Limmattal-Straßenbahn am 15. Oktober 1897 erteilt.

\* \* \*

## Konstituierung und Bahnbau

Nachdem die Konzession vorlag, versammelte das Förderungskomitee die Interessenten am 13. November 1897 zu einer Aussprache und Gründung der Gesellschaft. Über 60 Gemeindevertreter und Privatinteressenten waren beisammen, darunter die Gemeindepräsidenten der fünf Limmattal-Gemeinden, Altstetten, Schlieren, Dietikon, Unter-Engstringen und Weiningen.

Die Finanzierung bot erhebliche Schwierigkeiten, kam aber trotz der Krisenzeit unter Dach. Alle fünf vorbenannten Gemeinden, mit Ausnahme von Altstetten, beteiligten sich an der Zeichnung der Aktien. Das Aktienkapital von Fr. 650 000.— ward durch 224 Aktionäre gezeichnet. Die Zeichnungen boten folgendes Bild:

Zürich und Diverse . . . . .	Fr. 292 500.—	
Altstetten, von in der Gemeinde wohnhaften Interessenten . . .	Fr. 83 000.—	
von außerhalb der Gemeinde wohnhaften Interessenten . . .	Fr. 53 000.—	Fr. 136 000.—
Schlieren, inkl. Gemeindebeteiligung	Fr. 15 000.—	Fr. 52 500.—
Dietikon, inkl. Gemeindebeteiligung	Fr. 10 000.—	Fr. 48 500.—
Unter-Engstringen, inkl. Gemeindebeteiligung . . .	Fr. 10 000.—	Fr. 20 500.—
Weiningen . . . . .		Fr. 40 000.—
Kanton Zürich für Schlieren—Weiningen . . . . .		Fr. 60 000.—
<b>Total</b>		<u>Fr. 650 000.—</u>

Das Obligationenkapital von ebenfalls Fr. 650 000.— wurde von der Gesellschaft «Motor» in Baden mit 1100 Obligationen im Betrag von Fr. 550 000.— gespeist und der Rest von 500 Obligationen zu je Fr. 500.— verblieb der Gesellschaft zur Abwicklung späterer Bauverpflichtungen.

Die konstituierende Generalversammlung fand am 22. April 1899 statt. Sie nahm die Bereinigung der Baupläne und deren Genehmigung vor. Über ein Jahr hatten die Verhandlungen mit den Behörden gedauert, bis endlich die Pläne baureif vorlagen. Die bei den verschiedenen Behörden eingereichten Plan- und andere Vorlagen beliefen sich auf 456 Stück.

Als Bauleiter wurde Dr. Du Riche-Preller gewählt. Die Firma A. G. Brown, Boveri & Cie. in Baden war Generalunternehmer für die Erstellung und Ausrüstung der Bahnanlagen im Kostenbetrag von Fr. 1 008 000.—. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich ward mit der Stromlieferung bedacht. Den Unter- und Oberbau besorgte die Firma Th. Bertschinger in Lenzburg. Die Eisenkonstruktionen und

Montierung der Limmatbrücke übernahm die Firma Boßhard & Cie. in Näfels. Das gesamte Rollmaterial lieferte die Wagonsfabrik Geißberger & Cie. in Schlieren.

Der Bau begann am 10. April 1900, und noch im gleichen Jahre konnte am 20. Dezember die Linie Zürich—Dietikon eröffnet werden, diejenige von Schlieren—Weiningen am 7. April 1901. Die Einweihung geschah in einfachem Rahmen durch Gratisfahrten der Schulkinder sämtlicher interessierter oder benachbarter Gemeinden.

Die Straßenbahn benutzte die Badenerstraße vom Letzigraben oder Stadtgrenze bis nach Dietikon zur Löwenbräu. Die Baulänge betrug 8,845 km, die Ausweichstellen eingerechnet 9,145 km. Die Linie Schlieren—Weiningen benutzte die Staatsstraße, mit Ausnahme der hölzernen Brücke über die Limmat, wo oberhalb derselben eine eiserne Brücke das Trasse aufnahm. Diese Strecke war 3,155 km lang und mit den Nebengeleisen 3,205 km. Die Totalbaulänge betrug demnach 12,18 km und mit den Nebengeleisen 12,82 km. Die ganze Bahn lag zu 75% in Geraden, der Minimalradius von 25 m ward nur einmal in Schlieren bei der Abweichung nach Weiningen erreicht. Die Maximalsteigung auf der Linie Zürich—Dietikon betrug bei der Reppischbrücke Dietikon 35 ‰ auf 20 m und bei der Linie Schlieren—Weiningen 52 ‰ auf 167 m. Die meterspurige Bahn war eingleisig, mit der Ausnahme von sieben Ausweichstellen von je 50 m Länge. Die Vignole-Schienen ergaben eine Tragfähigkeit von acht Tonnen. Der eigene Bahnkörper von 2 m Breite und 16 bis 18 cm hohem Steinbett lag am Straßenrande.

Zwei Niveaure Kreuzungen, unterhalb Altstetten bei der Zuger Linie und oberhalb Schlieren-Bahnhof S. B. B., erschwerten den Betrieb von Anfang an erheblich. Als Kunstbaute ist die eiserne Limmatbrücke mit einer Tragkraft von 24 Tonnen zu erwähnen. Leider konnte sich die kantonale Baudirektion nicht dazu entschließen, die seit 56 Jahren bestehende alte Holzbrücke zu entfernen und gemeinsam eine beiden dienende Brücke zu erstellen. Ferner gab es zwei elektrisch beleuchtete Wartehallen an der Stadtgrenze und beim Bahnübergang unterhalb Altstetten. In Schlieren lag das Depot, Bureau, Remise, Dienstwohnung für den Depotchef, Werkstätten und die Maschinenanlagen.

Das Rollmaterial bestand aus:

9 Personenwagen	2 Montierungswagen und
4 Anhängereisenwagen	1 Postwagen für die Strecke
1 Güterwagen	Schlieren—Weiningen.
2 offene Güterwagen	
2 Material- und Salzstreuwagen	
mit Schneepflügen, zugleich	
als Güterwagen verwendbar	

Später wurden die Motorwagen auf 9 erhöht.

Personal:

Betriebschef	8 Wagenführer
Bureau-Assistent	8 Billetteure
Kontrollleur	Bahnaufseher
Depotchef	4 Bahnwärter
Maschinist	Wagenreiniger.
Total: 27 Mann.	

Die Kosten für den Bahnbau betragen:

für den Bahnbau . . . . .	Fr. 816 044.55
für die Brücke Unter-Engstringen . . . . .	Fr. 41 259.05
für das Rollmaterial . . . . .	Fr. 174 758.—

Der erste Verwaltungsrat des neugegründeten Bahnunternehmens zeigte nachfolgendes Bild:

*Dr. Du Riche-Preller*, Präsident; *Meyer-Wäspi*, Altstetten; Major *H. Schwarzer*, Altstetten; Ing. *A. Nizzola*, Baden; Dir. *A. Dotzheimer*, Motor AG., Baden; Fabrikant *J. Fleisch*, Dietikon; Fabrikant *E. Geistlich*, Schlieren; *J. Knüsli*, Zürich.

Vertreter der Regierung:

Regierungsrat *H. Nägeli*, Zürich 2; Regierungsrat *E. Grob*, Altstetten.

Vertreter der Gemeinden:

*H. Lips*, Präsident, Altstetten; *A. Meyer-Bolliger*, Schlieren; Gemeinderat *H. Fischer*, Dietikon; *J. Hug*, Präsident, Weiningen; *H. Landolt*, Gemeinderat, Unter-Engstringen.

Direktionspräsident der Bahn war Ing. *Dr. Du Riche-Preller*, unterstützt von *H. Schwarzer* und *A. Nizzola*. Als Betriebschef und Sekretär amte *H. Eggenberger*.

Die erste Taxordnung aus dem Jahre 1901 hatte nachfolgende Bestimmungen in verkürzter Wiedergabe:

Die Linie Stadtgrenze bis Dietikon war in sieben und die Linie Schlieren bis Weiningen in drei Taxzonen eingeteilt.

Einzelbillette	einfach	retour
Stadtgrenze—Altstetten Bahnhofstraße/Schulstraße	—10	—
Stadtgrenze—Altstetten Bahnübergang . . . . .	—20	—30
Stadtgrenze—Schlieren Bahnhofstraße . . . . .	—30	—40
Stadtgrenze—Schönenwerd . . . . .	—40	—60
Stadtgrenze—Dietikon, Straße zum Bahnhof . . . . .	—50	—70
Stadtgrenze—Dietikon, Brauerei . . . . .	—50	—70
Stadtgrenze—Unter-Engstringen, «Eckstein» . . . . .	—40	—60
Stadtgrenze—Weiningen, «Linde» . . . . .	—40	—70

## A b o n n e m e n t s

1. Unpersönliche (Inhaber-) Abonnements in Heften von je 25, 50 und 100 Coupons zum Preise von Fr. 2.—, 4.— und 8.—.
2. Persönliche (auf den Namen lautende) Jahresabonnements für 720 Fahrten, bzw. Monatskarten für 60 Fahrten pro Monat.

Ein Jahresabonnement Stadtgrenze—Dietikon kostete Fr. 74.55 und ein gleiches für einen Monat Fr. 6.25.

Kinder unter 3 Jahren waren frei, von 3 bis 10 Jahren bezahlten sie die Hälfte.

Handgepäck war bis 10 kg frei. Die allgemeine Gepäcktaxe betrug für 100 kg und je 1 km 6 Rp. Die Minimaltaxe war 40 Rp.

## Die Betriebsentwicklung

Schon die ersten Betriebsjahre brachten dem Unternehmen noch manche Sorgen und Aufgaben. Da war zuerst einmal das Hindernis des Niveauüberganges der Zuger Linie unterhalb Altstetten zu beseitigen. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen baute letztere im Jahre 1902 die Bahnüberführung im Kostenbetrag von Fr. 100 000.—, woran die Limmattal-Straßenbahn 20 000 Franken übernahm. Damit war endlich der durchgehende Betrieb von der Stadtgrenze bis Dietikon möglich.

Der Fahrplan 1902/03 sah folgenden Betrieb vor:

15-Minuten-Betrieb von der Stadtgrenze bis Altstetten, Schulstraße

30-Minuten-Betrieb von Altstetten-Schulstraße bis Schlieren

60-Minuten-Betrieb von Schlieren bis Dietikon

120-Minuten-Betrieb von Schlieren bis Weiningen.

Ein außergewöhnlicher Unfall ereignete sich am 2. November 1902. Ein Wagenführer fuhr von der oberen Hönnggerstraße gegen Schlieren so schnell, daß sich der Passagiere eine Panik bemächtigte und eine Person absprang. Sie war vierzehn Tage arbeitsunfähig. Der Wagen wurde schließlich kurz vor der Brücke vom Wagenführer und den Passagieren durch starkes Anziehen der Handbremse gestellt. Der Wagenführer wurde sofort entlassen, zu einem Monat Gefängnis und den Gerichtskosten von Fr. 20.— verurteilt.

Im gleichen Jahre beschloß auch der Verwaltungsrat, beim Bundesrat um Abänderung der Konzession vom 15. Oktober 1897 einzukommen. Er möge von der Verpflichtung des allgemeinen Gütertransportes absehen, dagegen bescheidene Transporte für Industrieunternehmen bestehen lassen. Dem Gesuch wurde entsprochen, und so ward der Güterbetrieb nur noch für die «Löwenbräu» Dietikon weiter betrieben. Im Jahre 1903 erstellte die L. S. B. einen Geleiseanschluß zum Bierdepot der «Löwenbräu» an der Stadtgrenze.

Schließlich gelang es auch noch, mit der Stadt ein Abkommen zu treffen punkto Einführung der L. S. B.-Wagen in das städtische Netz. Wagen und Wagenführer der Städtischen Straßenbahn fuhren bis zur Bahnüberführung unterhalb Altstetten und die L. S. B.-Wagen mit Wagenführer bis zur Marienstraße. An der Stadtgrenze wechselten nur die Billetteure. Damit war der durchgehende Verkehr hergestellt und man konnte ohne Umsteigen von der Stadt bis nach Dietikon fahren.

Wohl den schlimmsten Schlag erhielt das junge Unternehmen, indem die N. O. B. nun plötzlich in der Lage war, 16 Tramzüge nach Dietikon zu führen und von der jahrelangen Ausrede der Vollbelastung der Aarauer Linie nicht mehr die Rede war. Dazu kam später noch, daß die S. B. B. die verbilligten Retourbillette einführten, wonach letztere nur 10 bis 15 Rappen teurer war als die einfache Fahrt. Nach unermüdlischen Konferenzen, Anstrengungen zur Behebung der Widerstände, setzten die S. B. B. schließlich die Tramzüge auf die Hälfte herab. Dagegen bewirkte die Einführung von Schnellzughalten in Dietikon, daß gleichwohl der Reisendenverkehr zur Hauptsache bei den S. B. B. verblieb. Die Eröffnung der Bremgarten—Dietikon-Bahn brachte wohl etwelchen Verkehrszuwachs, aber zum Gedeihen und Blühen der L. S. B. wollten sich die Voraussetzungen nicht einstellen.

Im Jahre 1903 ereilte die Gesellschaft neues, unvorhergesehenes Mißgeschick. Sozusagen über Nacht verkaufte die Bank Leu & Co. in Zürich den Großteil des Obligationenkapitals an die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt in Leipzig, ohne vorher das geringste Angebot an die hiesigen Aktionärkreise zu machen. Das Bestreben, das Unternehmen wieder von fremdem Einfluß zu befreien, wurde im Jahre 1905 erreicht. Unter der Führung einiger, der Gesellschaft nahestehender Herren gelang es, den Großteil der Obligationen zu erwerben und damit die Bahn wieder der Gesellschaft zurückzugeben. Gleichzeitig wurde das Aktienkapital um 20% herabgesetzt, und damit verschwanden einige lästige Schuldenposten aus der Bilanz.

Im Jahre 1906 genehmigte der Regierungsrat am 19. Juli das Projekt für ein Verbindungsgeleise im Schönenwerd zur städtischen Kiesgrube. Es handelte sich hauptsächlich um Materialtransporte für die Stadt. Als im Jahre 1914 der Viadukt über die Bahn oberhalb Schlieren gebaut wurde, holte man das Auffüllmaterial aus der städtischen Kiesgrube im Schönenwerd, bei welchem Anlaß die ganze Anlage erweitert wurde. Die Konzession wurde letztmals im Jahre 1915 auf den 31. März 1916 verlängert und nachher die Geleise entfernt.

Das Jahr 1908 bedachte das Unternehmen mit einer neuen Belastungsprobe, indem die Entlassung eines fehlbaren Kondukteurs von der Organisation der Straßenbahner nicht anerkannt wurde, ein Streik ausbrach mit dem Boykott der Arbeiterorganisationen. Der Kampf verlief nicht ohne finanzielle Einbuße des Unternehmens, aber nach Entfernung der renitenten und aufwieglerischen Elemente im Betrieb trat wieder Ruhe ein.

Erfreulichen Bericht bringt das Jahr 1909 mit dem Anlaß des «Gordon-Bennet-Wettfliegens». Die Frequenz der Bahn stellte eine außerordentliche Belastungsprobe dar, die sie mit Ehren und großem finanziellen Erfolg bestand. An den drei Festtagen beförderte sie zirka 46 000 Personen ohne einen ernstlichen Unfall. Die Gesamtbetriebsresultate waren aber immer noch derart, daß die Stundungsfrage der Obligationenzinse hätte beseitigt werden können.

Eine völlige Sanierung der Bahn war zur Notwendigkeit geworden. Die Veranlassung dazu boten die Unterhandlungen betreffend Erneuerung des mit dem 30. Juni 1912 zur Rückzahlung fällig gewordenen Obligationenkapitals von Fr. 650 000.—. Dieses wurde auf Fr. 500 000.— herabgesetzt. An Stelle der 1300 alten Obligationen traten 1000 neue, wovon 867 Stück den bisherigen Obligationären zukamen und 133 Stück als Reserve für späteren Geldbedarf im Portefeuille der Gesellschaft verblieben. Das neue Anleihen war auf den 31. Dezember 1926 fest abgeschlossen. Die Herabsetzung des Aktienkapitals von Fr. 520 000.— auf Fr. 195 000.— war eine schlimme Nachricht für die vielen Kleinaktionäre im Limmattal und sollte eine Verzinsung der Prioritätsaktien ermöglichen, ebenso die Einlagen in den Erneuerungsfonds.

Im Jahre 1912 wurde auf dem Löwenplatz in Dietikon ein Verbindungsgeleise zur Bremgarten—Dietikon-Bahn erstellt. Es kostete Fr. 3000.—, woran die L. S. B. Fr. 1000.— bezahlte. Der Anschluß hatte den Zweck, direkte Theaterzüge von Zürich bis Bremgarten zu führen, und ferner sollten die reparaturbedürftigen Wagen der B. D. B. ohne Umtriebe über die Geleise der L. S. B. zur Wagonsfabrik Schlieren geführt werden.

Die Kriegsjahre von 1914 bis 1917 brachten dem Unternehmen zuerst wirtschaftlichen Schaden, indem das Rechnungsergebnis sich wieder verschlechterte. Aber bereits im zweiten Kriegsjahre brachten steigende Frequenzzahlen vermehrte Einnahmen und auch das Gleichgewicht im Budget. Das Jahr 1917 brachte den Wendepunkt in der Entwicklung des Unternehmens. Der Erneuerungsfonds konnte gespeisen werden und die Prioritätsaktien erhielten eine Dividende von  $4\frac{1}{2}\%$ .

Im Tale florierte die Industrie, es wurde gebaut, und der Zug zur Stadt für Bildung und Unterhaltung war groß. Trotzdem auch die Ausgaben sich vermehrt haben, brachten erhöhte Taxen den Ausgleich und eine schöne Rendite.

Das Jahr 1918 brachte dem Unternehmen eine weitere Belastungsprobe, aus der es ungeschwächt, trotz finanzieller Einbuße, hervorging. Zuerst brachte die Grippewelle, von welcher unser Land heimgesucht wurde, einen Rückgang des Verkehrs. Das Trampersonal wurde davon nur wenig erfaßt, und der Betrieb konnte ungehindert aufrecht erhalten werden. Schlimmer war es, als am 2. November 1918 der Landesstreik proklamiert und auch der Betrieb der L. S. B. lahmgelegt wurde.

Wohl wurde der Streik am 14., bzw. 15. wieder abgebrochen, aber erst am 18. folgten alle Arbeitnehmerverbände der Parole auf Wiederaufnahme der Arbeit.

Mit dem Fahrplan ab 6. Dezember 1913 war der 24-Minuten-Betrieb bis nach Dietikon (Kirchplatz) eingeführt worden. Das Teilstück von da bis zur Brauerei wurde nun nur noch werktags am Morgen und Mittag mit den Arbeiterwagen befahren. Die Gründe zu dieser Einschränkung, eine Bezeichnung der Endstation in Dietikon war in der Konzession nicht angeführt, waren zweierlei Natur. Die Einführung des 24-Minutenbetriebes ergab für die obere Strecke eine kürzere Fahrzeit, die nur auf diese Weise ausgeglichen werden konnte. Sodann waren die Geleise vom Kirchplatz bis zur Brauerei in einem schlechten Zustand, so daß sie mit der nun erhöhten Geschwindigkeit nicht befahren werden durften. Ferner verlangte die Brauerei eine Herabsetzung der Biertransporttaxen, mit der Drohung, selbe mit Automobilen auszuführen, im Falle ihrem Begehren nicht entsprochen werde. Immerhin sei die Sache noch im Studium. Die L. S. B. konnte einer Reduktion der Taxen nicht zustimmen, um so mehr, da diese Einnahmen ganz vom Willen der Brauerei abhängig waren und man damit rechnen mußte, solche über kurz oder lang doch zu verlieren. Auf weitere Besprechungen, in denen die L. S. B. eine jährliche Einnahme von Fr. 900.— durch die Brauerei sichergestellt wissen wollte, versprach sie, künftig wieder bis zur «Krone» fahren zu wollen, sobald die Unterstelle ihrer Wagen verbessert seien. Dies geschah, bis im Jahre 1917 der Betrieb bis zur «Krone» endgültig eingestellt wurde. Das nachfolgende Schreiben an den Gemeinderat Dietikon orientiert über die Gründe.

*Schlieren*, den 19. November 1917.

An den tit. Gemeinderat, Dietikon.

Wir teilen Ihnen mit, daß wir uns infolge des großen Verkehrsandranges gezwungen sehen, die Kurswagen für die Folge wiederum nur bis zum Kirchplatz zirkulieren zu lassen.

Der starke Verkehr auf der Linie Schlieren—Dietikon, nebst demjenigen auf der oberen Strecke, nimmt die Fahrzeiten derart in Anspruch, daß der mit der Befahrung der Strecke Dietikon—Kronenplatz verbundene Zeitverlust nicht mehr ausgeglichen werden kann, wie dies bisher mit viel Mühe und gutem Willen durchgeführt wurde. Beständig treten Verspätungen ein, die den Betrieb auf der ganzen Linie stören. Will deren Beseitigung durch «Einfahren» vollzogen werden, so kann dies nur unter Fahrgeschwindigkeiten erfolgen, die nicht nur für das Rollmaterial und die Bahnanlagen sehr schädlich sind, sondern auch im Interesse der Sicherheit des Bahn- und Straßenverkehrs nicht mehr weiter beibehalten bleiben dürfen.

Wir haben seinerzeit nach dem Umbau des Rollmaterials und Einrichtung des Bügelbetriebes den Betrieb wieder bis zum Kronenplatz

ausgedehnt, in der besten Absicht, diese Maßnahme dauernd beibehalten zu können. Während der Zeit ruhigen Betriebs ging dies, mit manchen Schwierigkeiten, immerhin noch an, wurde aber nun, nach Eintritt der ganz außerordentlichen Verkehrssteigerung — die Einnahmen im Monat November sind gegenüber denjenigen des gleichen Monats im Vorjahre genau verdoppelt — immer schwieriger und schließlich vollkommen unmöglich.

Der Wiederabbruch der Fahrten beim Kirchplatz muß somit im Interesse der Betriebssicherheit wie derjenigen des Straßenverkehrs unbedingt erfolgen.

Der Verkehr nach und von Dietikon Kirchplatz — derjenige bis zum Kronenplatz kommt als kaum nennenswert nicht in Betracht — hat nun in letzter Zeit derart zugenommen, daß wir uns nun entschlossen haben, den bereits eingeführten 12-Minuten-Betrieb an Werktagen nachmittags bis Schlieren für die Folge bis Dietikon auszudehnen, und zwar täglich von Mittags 1.00 Uhr bis abends 8.00 Uhr. Wir werden den Abbruch der Fahrten beim Kirchplatz notgedrungen, da wir nicht den Eintritt eines größeren Unfalles abwarten wollen, in den nächsten Tagen eintreten lassen und die Einführung des 12-Minuten-Betriebes bis nach Ihrer Gemeinde in kürzester Frist folgen lassen. Wir hoffen, der Gemeinde damit einen Dienst zu erweisen, der im allseitigen Interesse viel mehr nützen wird, als die Beförderung einiger weniger Personen per Tag zwischen Kirchplatz und Kronenplatz.

Wir nehmen an, daß man in Dietikon die unheimliche Schnellfahrrerei der Straßenbahnwagen auch bemerkt habe und es begrüße, wenn ein Zustand beseitigt wird, für den Behörden und Bahnverwaltung die Verantwortung nicht weiter tragen können.

Die Frage der Wiederaufnahme der Fahrten zur Brauerei hängt mit einem Projekt bezüglich Weichenverlegung behufs Einrichtung des 10- und 20-Minuten-Betriebes zusammen, welches gemeinsam mit der Städtischen Straßenbahn Zürich studiert wird.

Hochachtungsvollst

L i m m a t t a l - S t r a ß e n b a h n

sig. Koch.

H. Eggenberger, Betriebschef.

Am 7. März 1925 richtete die L. S. B. ein Gesuch an das Eisenbahndepartement in Bern um Bewilligung zum Abbruch der Geleise vom Kirchplatz bis zur Brauerei. Sie berichtete, daß die Endhaltestelle sich seit zirka zehn Jahren in Dietikon mit einem ganz kurzen Unterbruch beim Kirchplatz befinde und das Geleise bis zur Brauerei nur noch für den Biertransport benutzt wurde. Seit Einstellung des Brauereibetriebes sei diese Strecke nicht mehr befahren worden. Man war allseits mit dem Begehren einverstanden, und so erfolgte der Abbruch, der begrüßt wurde, um die Fahrbahn zu beseitigen mit gleichzeitigem Ausbau der Straße.

Aber auch auf der Strecke Schlieren—Weiningen gab es in diesem Jahr bemerkenswerte Ereignisse, allerdings zum Wohl und Nutzen der Bahn. Die alte, aus Eisen erstellte Eisenbahnbrücke über die Limmat war abgebrochen und die Geleise auf der neu erstellten Limmatbrücke für den Straßenverkehr verlegt worden. Über die S. B. B. wölbte sich der neue Viadukt, über den ebenfalls die Geleise der L. S. B. mit neuem Anschluß an die Linie Zürich—Dietikon führten. Das Teilstück «Alte Post» bis Bahnhof war entfernt. Damit war der alte Wunsch auf ungehinderte Fahrt bis zu den beiden Endstationen Dietikon und Weiningen in Erfüllung geangen. Noch ein Wunder geschah, als ab 22. April 1927 der durchgehende Verkehr bis zum Hauptbahnhof Zürich aufgenommen wurde. An der Stadtgrenze wechselte hinfort nur das Personal, während die gelben Wagen bis zum Hauptbahnhof fuhren und die blauen bis Schlieren.

Auf den 1. Januar 1927 war die Rückzahlung des Obligationenkapitals von Fr. 500 000.— fällig. Zudem lagen noch Fr. 250 000.— laufende Schulden vor, und der Fonds für das Heimfallsrecht, der seit der Bahngründung jährlich gespiesen werden sollte, wies noch keinen Rappen auf. Die Erneuerung des Unterbaues auf der Strecke von Schlieren nach Dietikon war höchst dringend. Die Bahn benötigte Fr. 1 400 000.—, um wieder finanziell ins Geleise zu kommen. Solange aber der Kanton Zürich nicht auf das Heimfallsrecht verzichtete, wollte niemand Hilfe leisten. Der Verwaltungsrat wandte sich deshalb am 19. Dezember 1926 an den Regierungsrat des Kantons Zürich mit dem Gesuch, er möge auf das Heimfallsrecht verzichten oder aber die Konzession, welche auf den 15. Oktober 1947 zu Ende ging, um dreißig Jahre verlängern. Dem Gesuch wurde nicht entsprochen, und das Unheil nahm seinen Fortgang. Bereits am 15. November 1927 verordnete das Eidgenössische Eisenbahndepartement die Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit auf 10 Stundenkilometer für die Teilstrecke Schlieren—Dietikon. Die Bahn bemühte sich auch weiterhin, das Unternehmen über Wasser zu halten. So ward ein Projekt mit Kostenberechnung von Fr. 510 000.— ausgearbeitet, das auf eigenem Trasse die ganze Anlage vorsah. Die Finanzierung war nicht möglich, da es alle Gemeinden ablehnten, die ganzen Kosten zu übernehmen. Dietikon allein hätte den Löwenanteil von Fr. 180 000.— zu leisten gehabt. Es kam nicht zur Ausführung. Schließlich war es so weit, daß der Verwaltungsrat am 26. Januar 1928 dem Eidgenössischen Eisenbahndepartement seinen Beschluß auf Einstellung des Straßenbahnbetriebes auf dieser Strecke bekanntgab. So übernahm auf den 1. Februar 1928 die AG. für Automobilbetriebe des Kantons Zürich auf Rechnung der L. S. B. den Betrieb. In der Sitzung vom 8. März 1928 gab der Regierungsrat seine Zustimmung zum Abbruch des Unterbaues, während die Masten mit der Fahrleitung stehen blieben, als Zeichen der weiteren Beibehaltung der Konzession. Der Voranschlag für die Instandstellung der Straße nach dem Abbruch der Geleise stellte sich auf Fr. 23 000.—, an den die L. S. B. Fr. 4800.— beisteuerte.

Der Quartierverein Schönenwerd machte alle Anstrengungen, den Neubau der Geleise zu fördern und den Abbruch zu verhindern. Für dieses Quartier bedeutete die Straßenbahn den Anschluß an Schlieren wie Dietikon, wovon die Prosperität und Zukunft des immerhin zirka 600 Einwohner umfassenden Quartiers abhing. Der neu eingeführte Autobetrieb blieb mit seinen Leistungen bald weit hinter denjenigen der ehemaligen Straßenbahn zurück.

## Liquidation und Uebergabe an die Stadt Zürich

Die Verwaltung der Bahn war es von Anfang an gewohnt, fortwährend mit Schwierigkeiten zu kämpfen, finanziell oder mit technischen Fragen. Doch in den Jahren nach 1926 war die Situation so schwierig geworden, daß die drei Hauptaktionäre allen Mut und alle Hoffnung verloren. Wenn auch neue Geldmittel noch hätten aufgetrieben werden können, so war doch nie eine Rendite zu erwarten, und so benutzten sie die erstbeste Gelegenheit, sich ihrer Aktienpakete zu entledigen.

Die Tendenz der Stadt Zürich, nach und nach alle Vorortsbahnen in ihren Besitz zu bringen, gab ihnen Hoffnung, noch etwas von den ausgelegten Geldern zurück zu erhalten. So verhandelten im Winter 1929/30 die Brown, Boveri AG. und Motor AG. in Baden sowie die Firma Geistlich AG. in Schlieren ihren gesamten Aktienbesitz an die Stadt Zürich. In den Verhandlungen konnte eine Verständigung erzielt werden auf der Basis, daß die Prioritätsaktien einen Kaufpreis von 140 Franken und die Stammaktien einen Preis von 10 Franken erzielten. In diesen Stückpreisen waren die Coupons der Jahre 1916 bis 1930 inbegriffen. Die Hauptaktionäre verlangten noch, daß die Stadt auch den übrigen Aktionären dieselben Preise bezahle. In der Vereinbarung vom 7. Mai verpflichtete sich der Stadtrat, dem Großen Stadtrate zu beantragen, das gesamte Aktienkapital zu den obgenannten Stückpreisen zu erwerben, soweit diese Aktien dem Finanzvorstande bis zum 31. Juli 1930 zum Kaufe angeboten würden. Der Große Stadtrat stimmte dem am 18. Juni 1930 zu.

Nach diesem Geschehen war die außerordentliche Generalversammlung vom 24. Juni 1930 in der «Lilie» Schlieren nur noch eine Formsache. Schon das Eröffnungswort des Verwaltungsratspräsidenten Schwarzer machte eher den Eindruck einer Trauerrede. Er wies darauf hin, daß der Verkauf der Aktienmehrheit an die Stadt Zürich ohne Wissen der Verwaltung und über den Kopf hinaus erfolgt sei. Da es den Aktionären frei stand, ihre Papiere zu verkaufen und diese Gruppe über die Mehrheit verfügte, so hatte die Gesellschaft selbst zu dieser Veräußerung nichts zu sagen. Die Versammlung konnte deshalb nur noch die Liquidation beschließen und bestellte zu deren Zweck eine

Kommission. Das Personal war von der Stadt zu übernehmen und der Direktor erhielt eine Abfindungssumme von 20 000 Franken.

Der Regierungsratsbeschluß vom 13. November 1930 brachte die Grundlage zum Übergang der L. S. B. an die Stadt Zürich. Die Konzession der Strecke Zürich—Schlieren ward auf die Städtische Straßenbahn übertragen.

Für die Strecken Schlieren—Dietikon und Schlieren—Weiningen, soweit dies noch nicht geschehen, ward die Konzession in der Weise abgeändert, daß sie künftig als Kraftwagenkurse betrieben wurden. Die Konzessionärin wurde verpflichtet, auf beiden Strecken einen Autobusbetrieb einzurichten, den sie bis zum Jahre 1946 (Ablauf der Konzession) aufrecht zu erhalten hatte. Für die Strecke Schlieren—Dietikon war zum mindesten der 24-Minuten-Betrieb vorgeschrieben.

So ward also auf den 1. Mai 1931 der Überland-Kraftwagenbetrieb aufgenommen. Die Taxen waren den städtischen angepaßt. Die finanziellen Ergebnisse besserten sich auch in den folgenden Jahren nicht. Die Krisenjahre beeinflussten die Betriebsergebnisse in schlechtem Sinne nicht nur bei den Bahnen, sondern speziell die Autobusbetriebe der Stadt Zürich mußten große Defizite ausweisen. Für das Jahr 1935 hatte die Straßenbahn nicht weniger als rund 100 000 Franken zu decken. Es ist verständlich, daß jede mögliche Sparmaßnahme erwogen wurde und die Stadt am 23. Mai 1936 dem Regierungsrate nachfolgendes Begehren stellte.

«Der Stadtrat von Zürich an den Regierungsrat des Kantons Zürich.

Der Überland-Autobusbetrieb der Städtischen Straßenbahn Zürich weist jährlich einen Betriebsverlust von annähernd Fr. 100 000.— auf, der durch die Straßenbahn gedeckt werden muß. Bei der andauernd schlechten Finanzlage dieses Unternehmens kann es der Stadtrat nicht länger verantworten, einen so hohen Betrag für die Aufrechterhaltung eines den städtischen Verkehrsanstalten zweckfremden Vorortsverkehrs aufzuwenden. Er hat deshalb die Ergreifung folgender weiterer Sparmaßnahmen ins Auge gefaßt:

a) **Aufhebung der Linie Dietikon—Schlieren—Unter-Engstringen.**

Die gänzliche Einstellung der Linie Dietikon—Schlieren—Unter-Engstringen erscheint angesichts der sehr schlechten Besetzung der Autobusse angezeigt und wäre geeignet, die Straßenbahn von den Kosten einer überflüssigen Verkehrsverbindung zu entlasten. Der Verkehr auf dieser Linie ist dauernd und zu allen Tageszeiten so schlecht, daß nicht von einem angemessenen und berechtigten Bedürfnis nach dieser Verbindung gesprochen werden darf. Vorgenommene eingehende Verkehrszählungen haben neben den ganz ungenügenden Einnahmen dies längst dargetan.

Besonders die Autobus-Verbindung Schlieren—Dietikon ist ein nutzloses Unding, da sie neben der Bundesbahn verläuft, mit deren Taxen nicht konkurrieren kann und deshalb tatsächlich keine Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen hat. Die Bundesbahnen führen zwischen Dietikon und Schlieren an Werktagen 26 Kurse, die oft zeitlich mit den Fahrten des Autobusbetriebes ungefähr zusammenfallen. Ein Vergleich zwischen den Taxen der Bundesbahnen und des Autobusbetriebes ergibt folgendes, für den Autobus ungünstiges Bild:

Zürich—Dietikon:

Straßenbahn, Autobus:	50 Rp. + 40 Rp. = 90 Rp. für Billet,
	36,3 Rp. + 32 Rp. = 68,3 Rp. im Abonnement,
	16,6 Rp. + 22,7 Rp. = 39,3 Rp. mit der Wochenkarte;
Bundesbahnen:	85 Rp. für Billett einfach,
	135 Rp. für Billett retour,
	davon die Hälfte = 67,5 Rp.

Für zwei Retourfahrten täglich Fr. 13.— pro Monat im Arbeiterabonnement. Für beliebige Anzahl Fahrten Fr. 9.20 pro Monat im Schülerabonnement.

Schlieren—Dietikon:

Autobus:	40 Rp. für Billett,
	32 Rp. im Abonnement,
	22,7 Rp. mit der Wochenkarte;
Bundesbahnen:	25 Rp. für Billett einfach,
	40 Rp. für Billett retour,
	davon die Hälfte = 20 Rp.

Für zwei Retourfahrten täglich Fr. 4.80 pro Monat im Arbeiterabonnement. Für beliebige Anzahl Fahrten Fr. 3.50 pro Monat im Schülerabonnement.

Aber auch die Verbindung zwischen Unter-Engstringen und Schlieren ist überflüssig, was sich klar aus der außergewöhnlich schlechten Besetzung der Kurswagen ergibt. Einiger weniger ständiger Fahrgäste von Weiningen nach dem Bahnhof Schlieren wegen darf der Stadt die Aufrechterhaltung dieser Linie nicht zugemutet werden.

Die Verkehrszählungen im Sommer 1935 und im Winter 1935/36, bei guter und schlechter Witterung, zeigten auf der Strecke Unter-Engstringen—Schlieren eine mittlere Besetzung von zwei bis vier Fahrgästen, wobei besonders zu beachten ist, daß rund zwei Drittel der 54 täglichen Kurse gar nicht oder nur mit einem bis zwei Fahrgästen besetzt waren. Auf der Strecke Schlieren—Dietikon verkehren pro Kurs ebenfalls durchschnittlich höchstens vier bis fünf Fahrgäste an Wochentagen, wobei auch hier ein großer Teil der Kurswagen völlig leer verkehrt.

Durchschnittlich betrug die mittlere Besetzung der Kurse auf der ganzen Strecke Unter-Engstringen—Schlieren—Dietikon in der zweiten Januarwoche 1936 2,52 Fahrgäste.

- b) Betriebs Einschränkungen  
auf den Linien Höngg—Weiningen und Seebach—Glattbrugg.  
.....
- c) Bei der Prüfung der Aufhebung oder Einschränkung von Verkehrsverbindungen ist auch nachfolgendes noch zu beachten:

Am Grundkapital der früheren privaten Bahngesellschaften waren die betreffenden Gemeinden beteiligt. Die baulichen Verhältnisse der Bahnen ließen sehr zu wünschen übrig, der Unterbau der Strecken im Limmattal von Schlieren nach Dietikon und nach Weiningen und der Linie Seebach—Glattbrugg war in einem so schlechten Zustande, daß ohne eine rasche und durchgreifende Erneuerung der Betrieb nicht mehr hätte aufrecht erhalten werden können. Ausgenommen für die Linie Seebach—Glattbrugg der finanziell starken Z. O. S. fehlten die nötigen Mittel für diese dringenden Bauarbeiten ebenso wie für die nachher durch die Stadt vorgenommene Entfernung der Geleiseanlagen und die Einrichtung von Autobusbetrieben. Ohne namhafte finanzielle Opfer der interessierten Gemeinden wäre schon damals die Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindungen bald nicht mehr möglich gewesen. Immerhin hatten im Jahre 1924 die Gemeinden Schlieren Fr. 8000.—, Unter-Engstringen Fr. 15 000.— und Weiningen Fr. 17 000.— und der Kanton Fr. 20 000.— an die Kosten der neuen Geleiseanlage in der Überführung der Straße über die Bundesbahnen beigetragen. Die Limmattal-Straßenbahn übernahm dafür die Verpflichtung, bis zum Ablauf der Konzession einen dauernden fahrplanmäßigen Betrieb auf der Straßenbahnlinie Schlieren—Unter-Engstringen—Weiningen durchzuführen. Bei Anlaß der Übernahmen der L. S. B. durch die Stadt forderte der Kanton Rückzahlung eines Teiles dieser früher geleisteten Beiträge, wogegen die Gemeinden in ihren Vernehmlassungen nur erklärten, daß sie wegen dieser Leistungen und der Verpflichtung der L. S. B. während der Konzessionsdauer nicht mit Beiträgen an den Autobusbetrieb belastet werden dürfen. Ohne die Übernahme der L. S. B. durch die Stadt wäre jedoch der Zeitpunkt rasch gekommen, in dem die L. S. B. die eingegangene Verpflichtung mangels der nötigen finanziellen Mittel nicht mehr hätte erfüllen können und ohne neue Beiträge der Gemeinden den Betrieb hätte einstellen müssen. Es kann somit gar keinem Zweifel unterliegen, daß die früher privaten Vorortsstraßenbahnen der seit 1931 sich immer verstärkenden Krise nicht oder nur bei wesentlichen Taxerhöhungen und Zuschüssen der beteiligten Gemeinwesen standgehalten hätten.

Die Erhebung von Beiträgen von den interessierten Gemeinden ist heute praktisch wohl unmöglich. Angesichts des geringen Verkehrs auf der Autobuslinie Dietikon—Schlieren—Unter-Engstringen hätten die Gemeinden auch kaum ein wirtschaftliches Interesse an der Aufrecht-

erhaltung eines subventionierten Betriebes. Die richtige und den Verhältnissen angemessene Maßnahme ist vielmehr die Aufhebung dieser Linie und die Einschränkung des Fahrplanes auf den Linien Weiningen—Unter-Engstringen—Höngg und Seebach—Glattbrugg auf das Notwendigste.

Es wäre unbillig, der Stadt Zürich entgegenzuhalten, sie habe mit der Annahme der Konzession die Verpflichtung übernommen, die Autobuslinien bis Ende 1947 nach den Konzessionsbestimmungen zu betreiben und müsse die eingegangene Bindung nun eben erfüllen, auch wenn für sie dadurch beträchtliche Verluste entstehen. Auf Grund des Verkehrs der Limmattal-Straßenbahn des Jahres 1930 durfte man für die Linien im Limmattal jährlich mit rund 480 000 Fahrgästen rechnen. Der wirkliche Verkehrsumfang erreichte 1935 259 470 Passagiere, also wenig mehr als die Hälfte des veranschlagten. Ein weniger finanzkräftiger Konzessionsinhaber hätte unter dem Zwang der Verhältnisse den Betrieb schon lange einstellen müssen. Die Stadt Zürich darf verlangen, daß auch ihr gegenüber Rücksicht genommen wird auf die unerträglich gewordene Verschlimmerung der wirtschaftlichen Entwicklung, die im Zeitpunkt der Konzessionsverhandlungen niemand hat voraussehen können. . . . . .»

Aus der restlichen, noch langen Eingabe ist zu berichten, daß die Betriebsergebnisse ausführlich erörtert werden. Das Betriebsdefizit erreichte 1935 die Höhe von Fr. 37 994.30 allein für die Linie Dietikon—Schlieren—Weiningen. Das macht pro Wagenkilometer 28,08 Rappen. Bevor der Stadtrat an die eidgenössischen Konzessionsbehörden gelangen wollte, wurde eine Besprechung mit den Gemeinden angeregt. Diese fand mit dem Regierungsrat am 30. Juni 1936 statt. Gegen das Begehren um gänzliche Aufhebung des Autokurses wehrten sich alle Gemeinden und speziell Dietikon für das Quartier Schönenwerd, das künftig jeglicher Verkehrsverbindung entbehren sollte. Man einigte sich auf Einschränkung des Verkehrs auf den Morgen, Mittag und Abend. Ebenso einigte man sich auf die Führung des Kurses durch einen privaten Autohalter. Mit dem Fahrplan ab 21. November 1939 fuhren die Wagen nur noch bis Schönenwerd. Nach Ablauf der Konzession ward diese wohl erneuert, aber was nun an Kursen geboten wurde, war faktisch bedeutungslos, wobei die Gemeinden erst noch Subventionen austeilen mußten, damit der Betrieb überhaupt aufrecht erhalten bleibt.

Über der Limmattal-Straßenbahn waltete von Anfang an kein guter Stern. Das Projekt beidseitiger Talbahnen war wohlgemeint und auch vielversprechend, sofern die Konkurrenz der N. O. B. nicht vorhanden gewesen wäre. Die N. O. B. und später die S. B. B. waren stets bereit, sobald die L. S. B. ihre Interessen berührte, in scharfe Konkurrenz zu treten, wobei die L. S. B. als die schwächere immer den kürzern zog. Die Leidtragenden bei der ganzen Sache sind die Anwohner vom Quartier Schönenwerd, welches in seiner Entwicklung gehemmt wird und sich nicht mehr entfalten kann.

## Personal und Betriebsausgaben der LSB

	Personal	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Reisende
1901	27	83 834.—	90 173.—	514 372
1902		77 037.—	92 061.—	566 498
1903		72 641.—	76 167.—	585 780
1904		77 241.—	77 190.—	634 627
1905	24	86 795.—	78 721.—	678 066
1906		100 906.—	84 650.—	767 890
1907		108 041.—	96 000.—	856 592
1908		104 061.—	96 717.—	821 093
1909		121 886.—	99 726.—	892 007
1910		124 283.—	104 186.—	926 031
1911	34	125 669.—	107 609.—	920 195
1912		132 765.—	113 018.—	950 557
1913		131 730.—	112 032.—	888 838
1914		123 297.—	113 508.—	807 717
1915	36	124 555.—	109 330.—	748 627
1916		140 874.—	138 418.—	925 028
1917		206 560.—	169 611.—	1 329 883
1918		354 935.—	327 718.—	1 864 008
1919	78	464 976.—	380 412.—	
1920		473 672.—	490 697.—	1 896 730
1921	50	420 210.—	356 121.—	1 602 954
1922		377 705.—	272 390.—	1 430 865
1923	48	361 982.—	261 688.—	1 324 950
1924		334 178.—	376 628.—	1 276 800
1925	45	357 789.—	252 629.—	1 308 670
1926		355 690.—	264 234.—	1 337 763
1927	42	379 376.—	280 236.—	1 485 732
1928		383 741.—	292 431.—	1 547 648
1929	36	404 190.—	333 708.—	1 418 527
1930	35	421 633.—	289 208.—	1 547 648

## Die Limmattal-Straßenbahn

(Zur Eröffnung der Bahn im «Limmattaler Tagblatt»)

*D'Straßebahn im Limmatthal,  
Die fährt mit hüt, juhe!  
Da chömid Lüt vo überall:  
Vo Dietike und vom Zürisee.*

*Und wie ne Blitz, so fährt die Bahn  
Obsi, nidsi, grad wie me will —  
Wenn eine nümme laufe chan,  
Winkt er nur, sie het scho still.*

*Häscht i der Stadt viel Sache kauft  
Oder gar vil Geld im Plunder,  
Wer ist so dumm, daß er no lauft?  
Das nähm mi dänn scho wunder.*

*Du gueti Gret, bis nume frei  
Und schimpf mi nid en alte Trampler,  
Jetzt chum i nümme spöter hei  
Als mit em Lumpesammler.*

## Literatur

*Heinrich Schwarzer*, Zum zwanzigjährigen Bestehen der Limmattal-Straßenbahn-Gesellschaft.

Jahresberichte der Limmattal-Straßenbahn.

Gemeindearchiv Dietikon, Akten und Schriften die L. S. B. betreffend.

Ortsmuseum Dietikon, Akten und Schriften die L. S. B. betreffend.

---

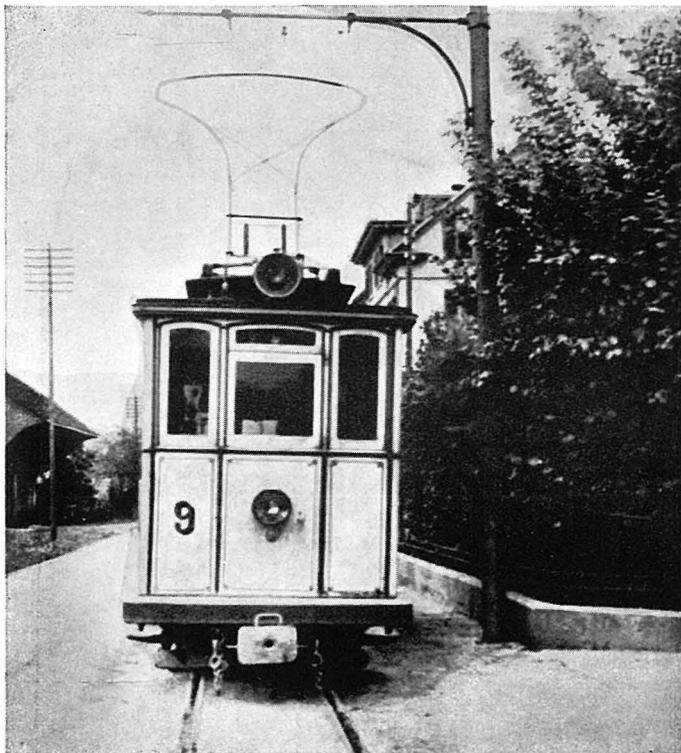
### Bisher erschienen:

1948. «Landeskunde vom Limmattal», von Dr. H. Suter.

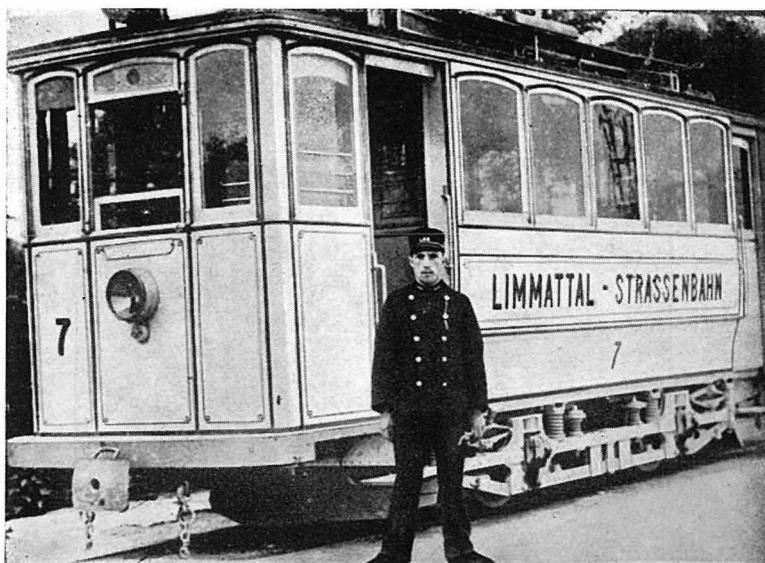
1949. «Orts- und Flurnamen von Dietikon», von Karl Heid.

1950. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»  
I. Teil: Post, Telegraph, Telephon und Zoll; von Karl Heid.

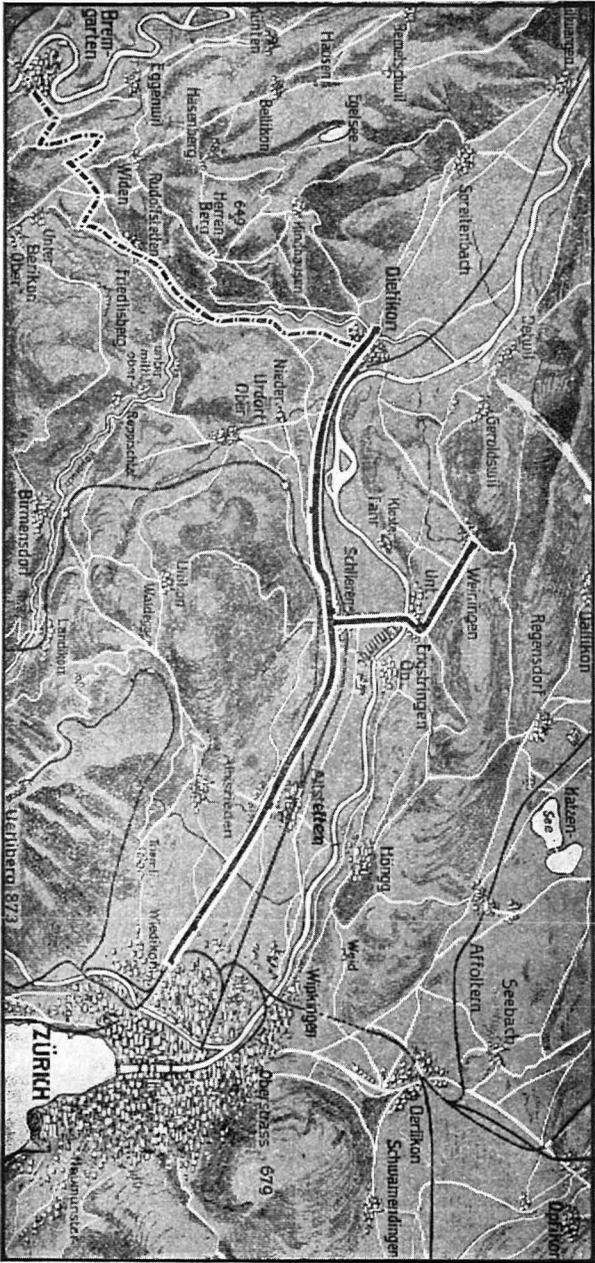
1951. «Die öffentlichen Verkehrsbetriebe von Dietikon.»  
II. Teil: Die Limmattal-Straßenbahn; von Karl Heid.



Wagen der L. S. B.



Kondukteur und Wagen der L. S. B.



Orientierungsplan zum Sommer-Fahrplan 1914