



"FBW-ZYT"

DIE AKTUELLEN CLUB-NEWS

MÄRZ 2021

VOLLER HOFFNUNG AUF DIE CORONAFREIE ZEIT

Der Schnee hat sich in grossen Mengen gezeigt. Der Pflug am LKW hat Stunden, ja Tage für schwarze Strassen gesorgt. Der Salzstreuer lief auf Hochtouren. Teamwork war gefragt, was zum Glück geklappt hat. Jeder machte was er konnte.

Ich persönlich hatte meine Schneeschaukel und musste mit eigener Kraft schaufeln. «Ufff, jetzt wäre ich froh um den FBW, der mir den Schnee wegschiebt», das war manchmal mein Gedanke. Roger hatte Erbarmen und mir einen grossen Teil der Strasse entlang weggestossen.

Oh je, jetzt hatte ich grosse Schneemaden am Parkplatz entlang und das nach stundenlangem Schnee schaufeln. Ich weiss ja, wo meine Mannen sind und habe doch sehr bestimmt gesagt, ob mir einer helfen kann, denn eigentlich spürte ich meine Arme ziemlich intensiv...! Wie gesagt: Teamwork, es hat geklappt

Im Unterland sieht man nichts mehr von der weissen Pracht. Die Bilder aus den Bergen mit weissem Teppich und blauem Himmel zeigen, wie schnell die Natur alles verwandeln kann.

Jetzt ist der Frühling startklar, oder besser gesagt, schon voll im Saft. Die Weidenkätzchen sind am Blühen, der Blütenstaub der Haselstaude ist im Flug, in Konkurrenz mit dem Saharastaub.

Wann sehen wir wieder die «Rauchwolken» der Oldies auf der Strasse? Ab diesem Jahr dürfen die Veteranen (die Fahrzeuge) auch am Sonntag auf die Strasse. Da juckt es doch schon einige um ihre Perlen zu bewegen. Erste kurzfristige Ausfahrt wurde schon unternommen. Oh Schreck, lief da etwa Salz auf der



Bild aus dem geschlossenen Museum



Strasse? Vom Wetterdienst kam keine Warnung. Gehen sie trotzdem oder verschieben sie das wieder? Wir fahren, so die Antwort. Somit sind zwei FBW bei strahlendem Sonnenschein auf die Tour. Dank dem FBW-Club-Adelbodner Bus, wurde auf bequemen Sitzen das Essen genossen. Er wurde selbstverständlich wieder geputzt. Die Motoren wurden warm und nach der gelungenen Ausfahrt die Fahrzeuge ausgiebig gewaschen. Ein paar Fahrer hätten gerne teilgenommen, aber nur wenn auch die Restaurants offen gewesen wären.

Natürlich hoffen alle auf die corona-freie Zeit, damit sie mit gutem Gewissen zusammen dem Hobby frönen können.

Wie Ihr in der leichten FBW-Post erfahren habt, werden bis auf weiteres alle Clubaktivitäten abgesagt oder verschoben. Lieber würde ich Euch die neuen Daten definitiv bekannt geben, aber... Jammern nützt nichts, da müssen wir alle durch und mit dem Traumwetter geht es etwas besser.

Dann schnüren wir die Wanderschuhe fester und marschieren in der schönen Schweizer Welt herum. Im Rucksack Getränk und etwas zu

knabbern. Ich kann eure Gedanken sehen) Waas wandern? Es geht einfacher mit einem Motor, wie oben beschrieben. Jedem das Seine.

Die Fitnesscenter und Turnhallen sind geschlossen, aber nicht nur die Dieselmotoren sollten bewegt werden, sondern auch unser Eigener! Schwung und mit Energie bewegen, frische Luft tanken und geniessen fürs Gemüt. Wir müssen uns selber Sorge tragen.

Wenn alles wieder offen ist, ja dann, freuen wir uns auf die Treffen und dieser Austausch wird sicher ausgiebig.

Der Vorstand bleibt dran und versucht, das Mögliche möglich zu machen.

Die Führer stehen auch in den Startlöchern, das Sechskantstübi muss erst noch einmal einen Putz haben. Der Saharastaub mag durch alle Ritzen. Getränke mit neuem Datum müssen aufgefüllt werden, und und und...

Wie schon geschrieben, hat uns Sven einen neuen Beamer für ins Stübli besorgt. Damit das Mikrofon ohne Störung funktioniert, wurde

auch da für Ersatz gesorgt. Wir freuen uns, wenn die Redner gut und klar verstanden werden.

Gemäss Brief möchten wir das Museum am 18. April wieder für ALLE öffnen. Wenn es klappt, freut sich die Museums-Crew auf viele Besucher. Es stehen zahlreiche Tische bereit. Wie heisst es so schön: «Die Hoffnung stirbt zuletzt.»

Damit wir ALLE Mitglieder schnell und einfach erreichen können, sind wir froh um eure Mailadressen (falls vorhanden). Zum Beispiel: Der Bundesrat entscheidet, wann und wie er öffnet, so können wir Euch über die Museumsöffnung schneller und portofrei informieren. Unser Webmaster hat Vorarbeit geleistet und auf der Homepage vom FBW-Club einen Link für den Newsletter eingerichtet.

Sonnige,
frühlingshafte
Ostergrüsse
Vreni



Aus alten Zeiten

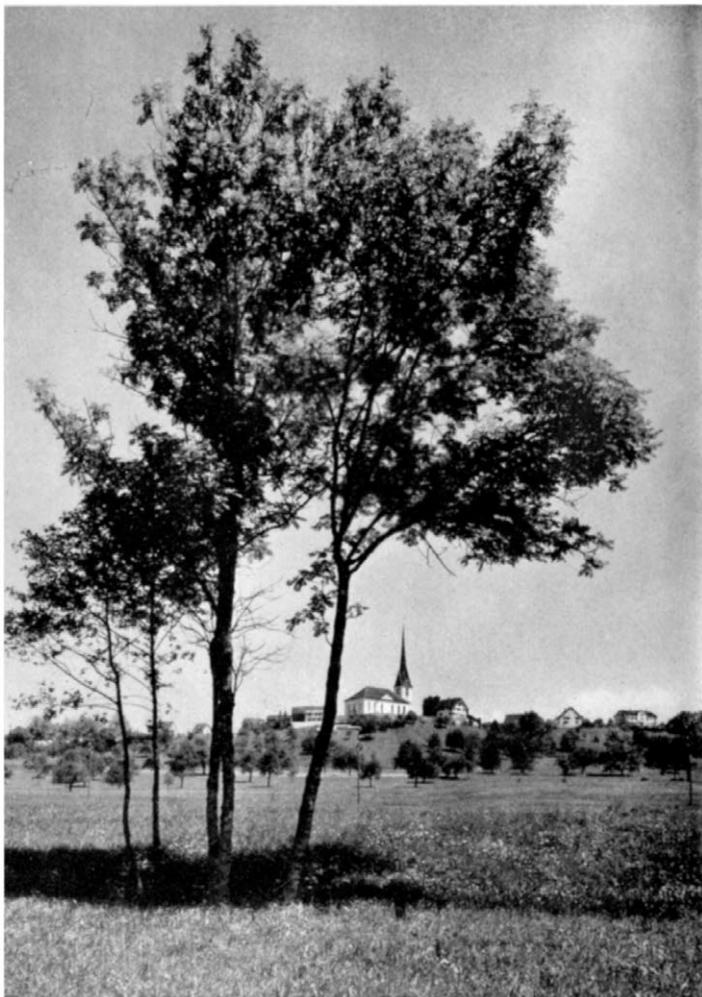
FBW-ZYT, MÄRZ 2021



**Die folgenden vier Seiten
sind aus einer
unbekannten Zeitung
aus dem Jahr 1943.**

**Hier wurde erstmals der
VZO-Sattelschlepper
Chassis-No. 2100 erwähnt.**

Blick auf Gossau (Kt. Zürich), Station der Wetzikon—Meilen-Bahn
Phot. Gaberell Nr. 6294 B. R. B. 3. 10. 39



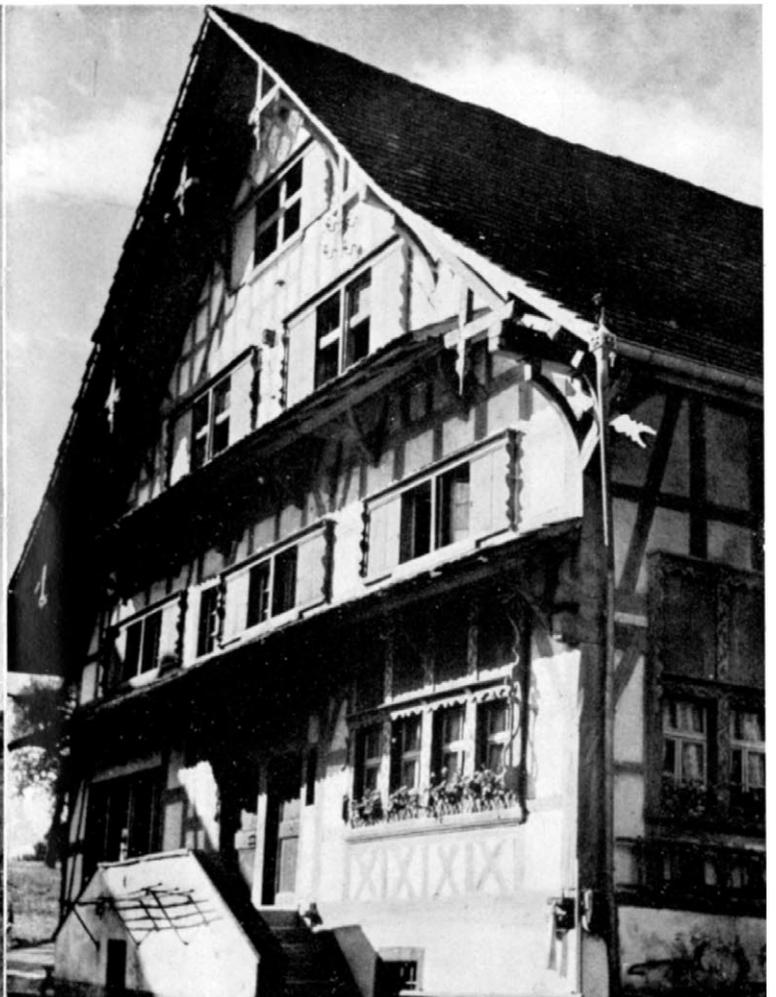
2. Feststellungen und Vorschläge für die Zukunft

Der Regierungsrat des Kantons Zürich stellte auf Grund der Berichte des Experten und der Vernehmlassungen der Gemeinden und Bahnverwaltungen fest, dass die Sanierung der drei Privatbahnen im Zürcher Oberland dringlicher Natur sei. Die in der Folge von der zürcherischen Finanzdirektion eingesetzte Kommission zur Vorbereitung der Reorganisation der Nebenbahnen im Zürcher Oberland, die aus Vertretern des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, der Schweizerischen Bundesbahnen, der beteiligten Bahnen, der Verkehrsinteressenten, der kantonalen Baudirektion und der Bezirke zusammengesetzt ist, erstattete im September 1943 einen umfangreichen Bericht. Hievon mögen den Leser folgende Ausführungen interessieren:

A. Bahn oder Bahnersatz

Die Reorganisation des Bahnbetriebes erfordert die durchgehende Trennung des Bahnverkehrs vom Strassenverkehr. Ohne eine solche Trennung leiden beide und übereinstimmend wurde dann auch festgestellt, dass die Trennung Schiene/Strasse unerlässlich ist. Jede andere Lösung wäre ein Flickwerk, das nicht zu befriedigen vermöchte. Dies trifft sowohl für die Wetzikon—Meilen-Bahn als auch für die Uster—Oetwil-Bahn zu. Da aber die Kosten der Geleiseverlegung ausserordentlich hoch sind, ein wesentlicher Verkehrsaufschwung aber trotz der Reorganisation nicht zu erwarten ist, rechtfertigt sich die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes nicht mehr. Unter diesen Verhältnissen ist ein nicht schienengebundener Betrieb dem Bahnbetrieb in technischer und finanzieller Hinsicht überlegen. Er erfordert kein besonderes Trasse und ist nicht an die bisherige Linienführung gebunden; seine Route lässt sich den heute festgestellten Ver-

Prächtiges Riegelhaus im Zürcher Oberland
Phot. Freytag, Zürich



kehrbedürfnissen anpassen. Einzig das Teilstück der Uerikon—Bauma-Bahn von Hinwil über Bäretswil nach Bauma soll für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erhalten bleiben. Die Bahn ist hier an und für sich zweckmässig angelegt und die Bahnanlagen mit den zahlreichen Kunstbauten sind noch in gutem Zustand. Auf dieser Strecke dürfte eine Zusammenarbeit mit den Bundesbahnen möglich sein.

B. Automobil oder Trolleybus

Die Haupttypen der nicht schienengebundenen Fahrzeuge sind Automobil und Trolleybus. Das Automobil hat den grossen Vorteil, dass es an keine bestimmte Strecke gebunden ist. Es bedarf nur einer fahrbaren Strasse. Auch können nach Belieben Extrakurse eingeschaltet werden, falls der Normalfahrplan zu wenig leistungsfähig wäre. Im Güterverkehr lässt sich für grössere Sendungen ein vorzüglicher Haus-zu-Haus-Dienst einrichten.

Der Trolleybus ist in den letzten Jahren technisch sehr stark verbessert worden. Sowohl im Karosseriebau als im Fahrleitungsbau wurden grosse Fortschritte erzielt. Der grosse Vorteil des Trolleybusbetriebes liegt in der Verwendung einheimischer Elektrizität und in der raschen Verkehrsbedienung. Nachteilig wirkt sich aus, dass der Trolleybus eine Fahrleitung nötig hat. Dadurch werden die Anlagekosten gegenüber dem Autobusbetrieb wesentlich erhöht. Auch ist der Trolleybus an eine bestimmte Route gebunden. Die Prüfung aller mit der Einführung des Trolleybusbetriebes zusammenhängenden Fragen hat ergeben, dass mit wesentlich höhern Kosten gerechnet werden müsste. Diese Mehrkosten könnten keineswegs gedeckt werden durch eine in Aussicht stehende Mehreinnahme.

C. Autobus und Sattelschlepper

Von Anfang an ist betont worden, dass bei einer Aufhebung des Bahnbetriebes nicht nur an die Beförderung von Personen

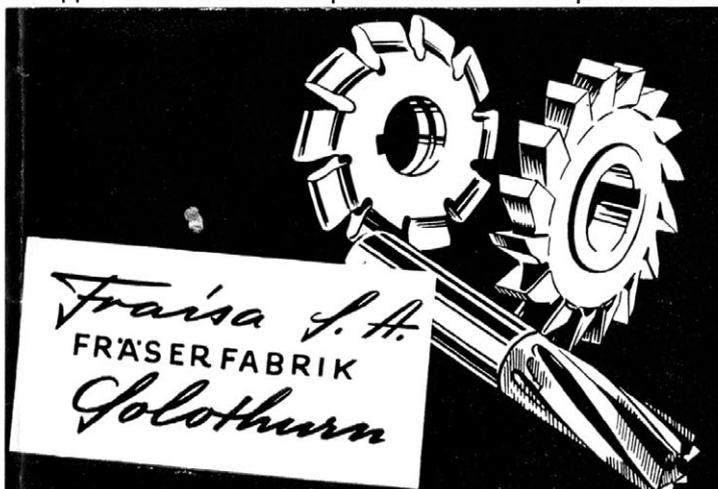
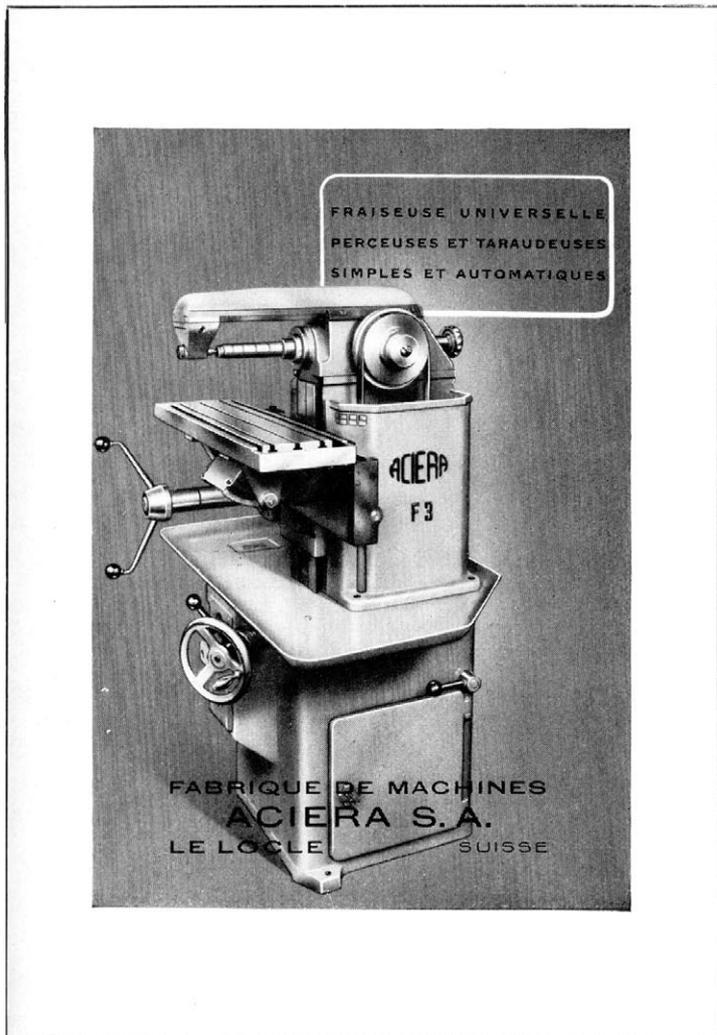
gedacht werden muss, sondern auch an den Gütertransport. Das bereitet gewisse Schwierigkeiten. Der Personenverkehr ist sehr unterschiedlich. Gut frequentiert werden die Morgen- und Abendkurse und die Sonntagsfahrten sein. In diesen Zeiten müssen möglichst viele Plätze für die Personenbeförderung zur Verfügung stehen. In den übrigen Zeiten ist der Personenverkehr gering. Wegen des Spitzenverkehrs muss jedoch ständig eine grössere Zahl Wagen in Bereitschaft gehalten werden. Diese Wagen könnten für den Güterdienst herangezogen werden, wenn sie so eingerichtet würden, dass sie für Personen- und Gütertransporte verwendbar sind. Das ist beim gewöhnlichen Autobus nicht ohne weiteres möglich.

Hier führt die Verwendung von Sattelschleppern zum Ziel. Solche Fahrzeuge sind im Ausland mit Erfolg eingesetzt worden. Zeitungsnotizen zufolge soll sich der Sattelschlepper auch für militärische Zwecke hervorragend bewährt haben. Aber auch in der Schweiz hat der Sattelschlepper bereits eine Probe seiner Eignung abgelegt. Die wenigsten Personen, die sich an der Schweizerischen Landesausstellung mit den gelben Wagen von Welti-Furrer haben spazieren führen lassen, werden sich allerdings bewusst gewesen sein, dass sie das Vergnügen hatten, einen Sattelschlepper zu benützen!

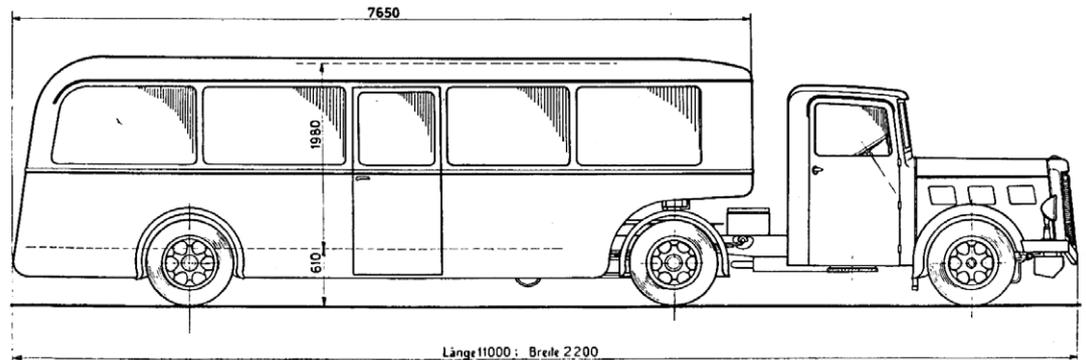
Der Sattelschlepper, der hier zur Diskussion gestellt wird, besteht aus einem zweiachsigen kurzen Zugwagen und einem in der Regel einachsigen längeren Anhänger, der auf den Zugwagen abgestützt und mit ihm beweglich gekuppelt wird. Der Zugwagen enthält die gesamte motorische Ausrüstung und ist einheitlich gebaut, während die Anhänger entweder für den Personenverkehr oder den Gütertransport gebaut und demgemäss verschieden ausgestaltet sind. Diese Bauart ergibt ein sehr wendiges Fahrzeug. Es eignet sich vorzüglich für den Verkehr auf kurvenreichen Strassen und in engen Verhältnissen.

Im Betrieb eignet sich der Sattelschlepper sowohl für den Personenverkehr als auch für den Lastenverkehr. Der gleiche Zugwagen kann abwechslungsweise im Personen- und Güterverkehr eingesetzt werden. Auf diese Weise kann mit verhältnismässig wenig Zugwagen ausgekommen werden, während bei der heute üblichen Bauart das gleiche Fahrzeug entweder nur für den Personenverkehr oder nur für den Güterverkehr eingesetzt werden kann und demgemäss stets eine grössere Reserve an Fahrzeugen vorhanden sein muss.

Zugleich kann auf diese Weise der Güterverkehr weitgehend vom Personenverkehr getrennt werden. Umfangreichere Gütertransporte können separat durchgeführt werden. Firmen mit grösserem Güterverkehr können direkt bedient werden. Für Milchtransporte fährt der Sattelschlepper von der örtlichen Milchsammelstelle (Hütte) direkt zum Bahnwagen bei der SBB-Station. Für Viehtransporte können Spezialanhänger verwendet werden. Mit entsprechender Karosserie eignet sich der Sattelschlepper auch für Holztransporte. Alle Gütertransporte können



Sattelschlepper für Personentransport



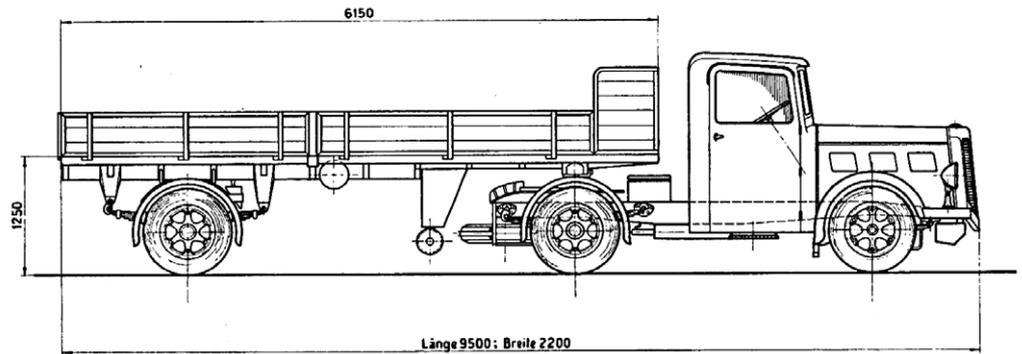
Gewichte

| | Eigengewicht | Nutzlast | Total |
|---|--------------|----------|-----------|
| Gesetzlich zugelassene Belastung (34 Personen à 70 kg + 220 kg Gepäck) | 8 400 kg | 2 600 kg | 11 000 kg |
| Technisch zulässige Belastung (42 Personen à 70 kg + 1660 kg Gepäck) | 8 400 kg | 4 600 kg | 13 000 kg |

Achsdruck

| | Vorn | Mitte | Hinten | Total |
|--|----------|----------|----------|-----------|
| Gesetzlich zugelassene Belastung | 2 500 kg | 4 430 kg | 4 070 kg | 11 000 kg |
| Technisch zulässige Belastung | 2 500 kg | 5 250 kg | 5 250 kg | 13 000 kg |

Sattelschlepper für Gütertransport



Gewichte

| | Eigengewicht | Nutzlast | Total |
|--|--------------|----------|-----------|
| Gesetzlich zugelassene Belastung | 6 330 kg | 4 670 kg | 11 000 kg |
| Technisch zulässige Belastung | 6 330 kg | 6 670 kg | 13 000 kg |

Achsdruck

| | Vorn | Mitte | Hinten | Total |
|--|----------|----------|----------|-----------|
| Gesetzlich zugelassene Belastung | 2 500 kg | 4 430 kg | 4 070 kg | 11 000 kg |
| Technisch zulässige Belastung | 2 500 kg | 5 250 kg | 5 250 kg | 13 000 kg |

rasch und zweckmässig ausgeführt werden. Vorbild ist der Camionnagedienst, wie er sich in allen grössern Städten und Ortschaften gut eingelebt hat. Umgekehrt zieht auch der Personenverkehr Vorteile aus dieser Trennung. Weder auf den Ausgangsstationen (SBB-Stationen) noch auf den Zwischenstationen muss das Umladen der Güter abgewartet werden. Die Reisezeiten können verkürzt und die Kurse so geführt werden, wie sie für den Personenverkehr am günstigsten sind.

Die Möglichkeit, Zugwagen und Anhänger im Betrieb auszuwechseln, gestattet aber auch in anderer Hinsicht eine sehr intensive Ausnützung der Fahrzeuge. Die Zugwagen können für die einzelnen Kurse im Turnus eingesetzt werden. Auf diese Weise lassen sich sehr hohe Jahresfahrleistungen pro Zugseinheit (Zugwagen und Anhänger) erzielen, ohne dass der einzelne Zugwagen über Gebühr beansprucht würde.

Hinzu kommt, dass bei Revisionen und Reparaturen nur der Zugwagen oder nur der Anhänger stillgelegt ist und auch aus diesem Grunde der Wagenpark kleiner gehalten werden kann als bei einem Automobilbetrieb mit Wagen gewöhnlicher Bauart, bei denen jeweils der ganze Wagen aus dem Verkehr genommen werden muss.

In dieser ausserordentlich intensiven Ausnutzungsmöglichkeit der Zugwagen, deren Verwendungsmöglichkeit für alle Verkehrsarten und insbesondere in deren ständiger Einsatzbereitschaft für Stossbetrieb im Personenverkehr, liegt der **bemerkenswerteste Vorteil des Sattelschlepperbetriebes**.

Diese Vorzüge des Sattelschleppers treten allerdings, wie die aufgestellten Kostenberechnungen zeigen, wirtschaftlich und finanziell nicht so sehr in Erscheinung, weil die Anlagekosten für eine Zugseinheit (Zugwagen und Anhänger) höher sind als die Kosten eines Personenautobusses oder Lastwagens. Daher besteht, insgesamt gerechnet, hinsichtlich der Anlagekosten kein wesentlicher Unterschied zwischen einem Sattelschlepperbetrieb und einem kombinierten Autobus- und Lastwagenbetrieb. Auch bei den Betriebsausgaben bestehen keine grossen Differenzen. Immerhin ist der Sattelschlepperbetrieb, wie sich aus den früher erwähnten Zahlen ergibt, etwas billiger als der gewöhnliche Autobus- und Lastwagenbetrieb. Noch besser würden sich die Kostenberechnungen für den Sattelschlepper stellen, wenn nicht mit einem Holzgasbetrieb, sondern wie beim Autobus- und Lastwagenbetrieb mit einem Dieselbetrieb gerechnet würde. Dann würden sich, immer mit Vorkriegspreisen gerechnet, nach den Berechnungen von Ingenieur Hohl und Ingenieur Hürlimann folgende Vergleichszahlen ergeben:

| | Anlagekosten | Betriebsdefizit pro Jahr |
|-----------------------|--------------|--------------------------|
| Sattelschlepper | 1 400 000.— | 42 500.— |
| Autobus und Lastwagen | 1 550 000.— | 52 000.— |

Das sind Differenzen, die doch ins Gewicht fallen und den Vorschlag von Ingenieur Hohl auf Einrichtung eines Sattelschlepperbetriebes als zweckmässig erscheinen lassen.

Bevor jedoch ein endgültiger Entscheid gefällt werden kann, müssen noch praktische Erfahrungen im Bau und Betrieb des

BÜRGI & HUSER AG. BERN

BAUNTERNEHMUNG

PAVILLONWEG 12

TELEPHON 23053

Bahnhof-**Buffet** Bern

immer gut

S. Scheidegger-Hauser

Telephon 2 34 21

Konferenzzimmer stehen jederzeit zur Verfügung

Sattelschleppers gesammelt werden. Insbesondere ist näher zu prüfen, wie im Personenverkehr die einmännige Bedienung durchgeführt werden kann und wie sich beim Einmannbetrieb die Trennung des Führers von den Passagieren auf die Reisezeit auswirkt. Auch technischen Einzelheiten (Kupplung, Konstruktion des Personenanhängers, Platzzahl usw.) ist besondere Sorgfalt zu widmen.

Um diese Erfahrungen sammeln zu können, hat der Regierungsrat mit Beschluss vom 17. September 1942 der Anschaffung einer Probekomposition, bestehend aus einem Zugwagen und einem Personen- und Güteranhänger, zugestimmt, und den hierfür erforderlichen Kredit bewilligt. Mit dem Bau des Wagens ist die Firma Franz Brozincevic AG. in Wetzikon beauftragt worden. Heute sind der Zugwagen und der Güteranhänger erstellt. Die Probefahrten sind aufgenommen. Bei Anlass der Kommissionsitzung vom 4. September 1943 hat die Kommission Zugwagen und Güteranhänger besichtigt und sich auf einer längeren Fahrt davon überzeugt, dass die Erwartungen, die in technischer Hinsicht an den Bau des Sattelschleppers geknüpft worden sind, vollauf erfüllt sind. Der Lauf des Anhängers ist auch bei hohen Geschwindigkeiten sehr ruhig. Das Fahrzeug ist äusserst wendig. Das Ein- und Auskuppeln des Anhängers erfordert nur wenige Minuten. Der für Holzgas, eventuell Dieselöl, eingerichtete Motor arbeitet sehr gut. Die Steigungen auf den in Aussicht genommenen Kursstrecken können mit dem Holzgasbetrieb ohne Schwierigkeiten bewältigt werden.

In der Linienführung werden gegenüber dem bisherigen Bahnbetrieb wesentliche Änderungen vorgeschlagen. Die künftige Führung der Linien von Uster und Wetzikon nach Stäfa erachtet die Kommission als gegeben, da es sich um die kürzeste Verbindung zwischen Glattal und Zürichsee handelt und die Strassen verhältnismässig gut gebaut sind. Ueberdies kann auf diese Weise ein zusammenhängendes Automobilnetz geschaffen

werden, was betriebstechnische Vorteile bietet. Weiter ist Rütli in das Netz einzubeziehen und eine direkte Verbindung Stäfa—Hombrechtikon—Wolfhausen—Rütli und Rütli—Dürnten—Hinwil zu schaffen. Der bisherige Autobusbetrieb Wetzikon—Kempten wird in das neue Verkehrsnetz einbezogen. Als Nebenlinien, auf denen die Wagen nur zu bestimmten Zeiten verkehren sollen, sind vorgesehen die Linien Hombrechtikon—Bubikon—Dürnten und Hombrechtikon—Grüningen—Esslingen (Anschluss an Forchbahn). Sollte später (wovon auch schon die Rede war) auf die Fortsetzung des Bahnbetriebes auf der Strecke Forch—Egg—Esslingen verzichtet werden, so könnte diese Autobuslinie bis Forch verlängert werden. Allenfalls könnten auch die bisher von der Postverwaltung betriebenen Linien Uster—Niederuster und Uster—Pfäffikon in die Oberländer Verkehrsbetriebe einbezogen werden. Hauptdepots sind in Grüningen und Hombrechtikon vorgesehen, da die Frühkurse zu den Bahnstationen der SBB und die Spätkurse ab diesen Stationen geführt werden; kleinere Garagen sind vorgesehen in Langholz und Hinwil.

An Zugsleistungen sind für die Hauptstrecken vorgesehen: Uster—Oetwil—Stäfa 8, Wetzikon—Gossau—Grüningen—Stäfa 12, Wetzikon—Kempten 18, Stäfa—Hombrechtikon—Rütli 8, Rütli—Dürnten—Hinwil 12 Zugspare pro Tag. Für die Nebenlinien sind folgende Kurse vorgesehen: Hombrechtikon—Bubikon—Dürnten (vorwiegend Berufsverkehr) 3 Kurse an Werktagen; Esslingen—Grüningen—Hombrechtikon 4 Kurse an allen Tagen. Nach dem Fahrplanentwurf würden allgemein eine Reihe neuer Früh- und Spätverbindungen geschaffen. So erhielten alle Ortschaften des Automobilnetzes morgens Anschluss an den ersten Städteschnellzug (Zürich ab 7.05, Bern an 8.43, Genf an 10.46) und in der Gegenrichtung würden sich mit dem Leichtschnellzug 521 (Bern ab 19.21, Zürich an 21.06) noch alle Automobilstationen erreichen lassen. Für Gossau und Grüningen bestände so-aar noch eine letzte Verbindung ab Zürich 22.45.



4 Diplom-Abteilungen. Tages- und Abendkurse. Unterricht in Kleinklassen. Praktisches Uebungskontor. Moderne Fremdsprachen. Prüfungsexperten. Stellenvermittlung. Schulprogramme durch das Sekretariat Telephone 333 25

Verzinkerei Pratteln AG.

PRATTELN (Baselland)

Anerkannt leistungsfähigste Verzinkerei der Schweiz

Verzinkungslängen bis 22 m

SPEZIALABTEILUNG:

Teerung, Bitumierung und Bejutung von Gas-, Wasserleitungs- und Stahlmuffenröhren

AUS ALTEN ZEITEN





NEUE BESITZER GESUCHT...

FBW 70U EU2A

Chassis-Nr 5800; Jg. 1973
Möbelkasten Ackermann
Motor EU 2A 230 PS,
Getriebe ZF S6-90 & GV,
HA 70
Vmax. ca. 85 Km/h
Gebraucht; Fr. 1000.-
inkl. passendem Anhänger
Bähler Transports Sàrl
Musée 60, 2207 Coffrane
Jean-Claude Bähler
079 217 53 01

Weitere Angebote & Bilder finden
Sie unter
www.fbw.ch, Rubrik Marktplatz



VORANZEIGE CLUB-ANLÄSSE

Daten: 2021 – Ohne Gewähr

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Sonntag 18. April | Museum Öffnung |
| Sonntag 18. Juli | Generalversammlung |
| Samstag 2. Oktober | FBW-Treffen in Näfels |
| Sonntag 5. Dezember | Chlaushöck |

Vereinsreise: Abgesagt

Anmeldung Newsletter : fbw.ch