Lescarbille
décembre N° 108 2021

Deutsche Zusammenfassung

RÜCKBLICK AUF EIN EREIGNISREICHES BETRIEBSJAHR

Vereinsleben und Kurzbericht über die Generalversammlungen 2020–2021

Wegen der Covidpandemie mussten die Generalversammlungen 2019 und 2020 brieflich durchgeführt werden. Allen Traktanden beider GV wurde zugestimmt.

Wichtigste Punkte waren die Genehmigung des Fr. 75'000.—übersteigenden Budgets für die Revision der Lok BAM 6 und die Überlassung des Freiburger Tramwagens 7 als Leihgabe an den Freiburger Tramclub.

Wir hoffen, die GV für das Jahr 2021 am Ende des ersten Quartals 2022 im gewohnten Rahmen durchführen zu können.

RÜCKBLICK AUF EIN EREIGNISREICHES BETRIEBSJAHR

Der Fahrbetrieb konnte unter Einhaltung der behördlichen Vorschriften am Wochenende 2./3. Mai aufgenommen werden. Erfreulicherweise fanden sich viele Besucher ein, im September und Oktober sogar mehr als 2020. Nach Aufhebung der behördlichen Beschränkung der Anzahl Teilnehmer fuhren sehr viele Gruppen mit unserer Bahn.

Hingegen konnte der traditionelle Pfingstfestival nur in reduzierter Form, mit einem verdichteten Fahrplan unter der Bezeichnung „"Nostalgie & Vapeur", durchgeführt werden.

Im September wurden an zwei Sonntagen der Anlass „Rail en Ville" durchgeführt, an denen Tramwagen verkehrten und das Berner Dampftram zu Gast war.

Am Wochenende 30./ 31. Oktober wurde gemäss einem Spezialfahrplan mit Kreuzungen in Chamby gefahren, wie dies in den 70er Jahren praktiziert wurde

HERBSTANLÄSSE «TRAMORAMA» UND «IL ÉTAIT UNE FOIS LE RAIL EN VILLE!»

Am Stadtverkehr auf Schienen gewidmeten Anlass „Tramorama" wurde die Berner Tramwaylokomotive G 3/3 12 eingesetzt (siehe Artikel auf Seite xx). Vorgängig musste abgeklärt werden, ob die Maschine mit ihren für Tramgleise ausgelegten Bandagen auf der BC verkehren kann, was – wie Messungen am Bieler Spritzenwagen (der mit ähnlichen Bandagen ausgerüstet ist) zeigten – der Fall ist.

Um Fotografen ideale Bedingungen für Aufnahmen zu bieten, wurden für sie am 10. September Extrazüge mit zum Teil unkonventionellen Zügen geführt und der revidierte Triebwagen Be 2/3 28 ex TL (siehe Artikel auf S. 14) zum ersten Mal gezeigt.

Die Bereitstellung von genügend Plätzen für den Anlass „Il était une fois le rail en ville!" in den vorwiegend mit Trams geführten Zügen an den beiden folgenden Wochenenden war nicht ganz einfach.

Die eher kleinen Kessel von Tramwaylokomotiven können für das Befahren von langen Steigungen nicht genügend Dampf liefern, weshalb Zwischenhalte vorgesehen werden müssen, was Auswirkungen auf den Betrieb hat.

TRAMWAYLOKOMOTIVE G 3/3 12

Die Berner Tramway-Gesellschaft nahm 1894 die Linie Länggasse–Wabern mit den von der SLM gelieferten 8 Tramwaylokomotiven Ge 3/3 11–18 in Betrieb. Tramwaylokomotiven weisen auf ihrer ganzen Länge ein Dach auf und ermöglichen eine gute Sicht auf die Strecke. Um zu verhindern, dass die für die Bespannung von Wagen eingesetzten Pferde scheuen, war das Triebwerk dieser Maschinen komplett verschalt. SLM-Lokomotiven dieses Typs wurden nach Genf, Mulhouse, Flensburg, Strassburg, Marseille, Lyon, Cherbourg, Luxemburg und Athen geliefert.

Nach der 1902 erfolgten Elektrifizierung der Linie wurden die Lokomotiven an die Gesellschaften Genf-Ferney, Stansstad-Engelberg, Bern-Worb und nach Luxemburg verkauft.

Die Lok 12 wurde 1908 von der Sägerei Renfer in Biel-Mett übernommen, wo sie 1943 von der G 3/3 6 der BAM abgelöst wurde. Die entwicklungsgeschichtlich wertvolle Lok wurde dann mit Hinblick auf ein in Zürich zu bauendes Verkehrsmuseum nach Zürich gebracht. Da dieses Projekt nicht verwirklicht wurde und das mittlerweile gegründete Verkehrshaus in Luzern die sich in besserem Zustand befindliche G 3/3 18 erworben hatte, wurde die 12 im Jahr 1971 von der BC übernommen.

Wegen Platzmangel und der schon vorhandenen Mulhouser Lok 7 wurde die 12 im Jahr 1983 zum Winterthurer Technorama und 1994 schliesslich nach Bern gebracht, wo sie von Eisenbahnbegeisterten mit Unterstützung der städtischen Verkehrsbetriebe aufgearbeitet wurde. Seither verkehrt sie an gewissen Anlässen auf dem Berner Liniennetz.

ABSCHLUSS DER REVISIONSARBEITEN AM TRAMMOTORWAGEN 28 EX TL

Der 1913 von der Gesellschaft Genf-Veyrier (GV) in Betrieb genommene Motorwagen Ce 2/2 23 gelangte schon 1919 wegen seiner schlechten Laufeigenschaften (verursacht durch den grossen Radstand von 4 m) zusammen mit einem identischen Motorwagen und zwei Anhängewagen zu den Verkehrsbetrieben Lausanne, wo diese Fahrzeuge wegen ihrer im Vergleich zu den dort eingesetzten Wagen grösseren Transportkapazität willkommen waren. 1948 wurde der nunmehr als Ce 2/2 28 bezeichnete Wagen wie zuvor das Schwesterfahrzeug 29 (ex 24) mit einem dreiachsigen Fahrwerk von SLM ausgerüstet. Dieses besteht aus einer in Fahrzeugmitte angebrachten, transver-

Deutsche Zusammenfassung

sal verschiebbaren Laufachse, die mit Deichseln mit den beiden Triebachsen verbunden sind, was die radiale (oder tangentiale) Einstellung der Räder zu den Schienen bedeutend verbesserte. Nach der Einstellung des Trambetriebs in Lausanne (1964) gelangte er vorerst zur BVB (Bezeichnung Be 2/3 18) und 1979 zur BC. Der Triebwagen 28 wird wegen seines guten Adhäsionsverhaltens und seiner Gutmütigkeit von den Wagenführern sehr geschätzt.

Einsatz in Lausanne: 1919–1944 verkehrte er zusammen mit dem Wagen 29 hauptsächlich auf der Linie Renens–St-François–Pully–Lutry, wobei das Befahren der engen Kurven in Lutry problematisch war.

Nach der Inbetriebsetzung neuer Tramwagen wurden die zwei grossen Fahrzeuge auf die weniger kurvenreiche Linie nach Montheron versetzt.

1948 bekam der Wagen 28 sein heutiges Äusseres, die Nummer 29 schon 1944.

Da die neuen Wagenkästen das Befahren der Kurven in Lutry nicht mehr ermöglichten, wurden die zwei mit stärkeren Motoren ausgerüsteten Wagen nunmehr auf den Jorat-Linien und für Verstärkungskurse auf den Linien 9 und 19 eingesetzt.

Das Fahrzeug wurde seit seiner Übernahme durch die BC im Laufe der Jahre immer unansehnlicher (weil vielfach im Freien abgestellt), weshalb sich eine gründliche Aufarbeitung aufdrängte. Diese wurde etappiert; als letztes wurde der Anstrich komplett erneuert – keine einfache Sache, galt es doch, die fünf historisch richtigen Farbtöne ausfindig zu machen: Dachgrau, Hellgrau, Himmelblau, Azurblau und das Grau für den Fahrzeugrahmen. Zusätzlichen Aufwand verursachte ein Blitzschlag am 19. Juni, was Spuren auf dem Dach hinterliess und einen Hauptschalter beschädigte.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN ZUR BRETONISCHEN DRAISINE DM 2/2 3 UND DRAISINEN IM ALLGEMEINEN

Die Bezeichung «Draisine» ist auf den Erfinder des Fahrrads, Karl Drais, zurückzuführen. Sie bezeichnete ursprünglich ein zweirädriges Fahrzeug, das von seinem Besitzer durch Abstossen mit den Füssen in Bewegung gesetzt werden konnte. Es ist die Urform der heutigen Velos. Der Kettenantrieb kam erst später dazu.

Unter „Draisine“ versteht man heute ein leichtes Fahrzeug für den Gleisunterhalt. Die ersten Draisinen wurden von Hand oder mit Pedalen angetrieben, später – wie unsere Dm 2/2 3 aus der Bretagne – mit einem Verbrennungsmotor. Das meterspurige Fahrzeug verkehrte auf einem Netz, das in seiner maximalen Grösse 420 km lang war – länger als jenes der RhB. Die letzten Strecken dieses Netzes wurden 1967 eingestellt.

Der Spitzname «Biniou» leitet sich vom Ton seiner Hupe ab und bezeichnet einen bretonischen Dudelsack.

Die Unternehmung Billard mit Sitz in Tours, ein bekannter Hersteller von Verbrennungstriebwagen, baute vorerst den Draisinentyp 2-2, und ab 1932 den Typ 4-4-15, der 10 Personen befördern konnte. Unser Wagen ist vom zweiten Typ und wahrscheinlich 1935 gebaut worden. Er gehört zu einer Serie von etwa 50 weiteren, für die grossen Bahngesellschaften und zahlreiche Departementsbahnen (sowohl Normal- wie Meterspurwagen) gebauten Draisinen. In Frankreich gibt es zurzeit noch 6 Meterpurdraisinen.

Billard baute danach bis in die 1960er Jahre weitere, modernere Draisinen. Die Unternehmung stellte auch kleine Rangierlokomotiven, schmalspurige Traktoren für Baustellen und die bekannten Drehgestelltriebwagen her, von denen einige noch bei Touristikbahnen in Betrieb sind (Vivarais, Velay, Provence).

Unsere Draisine ist ein Einrichtungsfahrzeug, das mit einer speziellen Hebevorrichtung gewendet oder vom Gleis genommen werden kann. Sie gehört seit 1968 zum Bestand der BC. Erstmals wurde sie 2004-2005 revidiert; damals erhielt sie einen neuen Motor der Marke Peugeot.

FAHRDIENSTLEITER: BESCHREIBUNG SEINER TÄTIGKEITEN

Ein Fahrdienstleiter ist verantwortlich für sämtliche Belange des Bahnbetriebs: Zug- und Rangierverkehr inklusive Fahrten zur Bekohlungsanlage, Zusammensetzung der Züge, Anpassung der Zuglänge an die zu befördernden Fahrgäste, Sicherung der Anschlüsse an die Züge in Blonay oder Chamby.

Manchmal muss er auch den Betrieb der BC-Züge für kurze Zeit einstellen, wenn Rollmaterial der MVR unsere Strecke benutzen muss. An ihm ist es auch, bei Zwischenfällen und Unfällen die nötigen Vorkehrungen zu treffen. Zurzeit sind bei der BC 10 Mitglieder für diese Aufgaben ausgebildet. Für die universellere Einsetzbarkeit des Personals wären zusätzliche Fahrdienstleiter sehr willkommen.

PERSONALEINSATZLEITER – KEINE EINFACHE, ABER MITUNTER SEHR BEFRIEDIGENDE TÄTIGKEIT.

Jean-Luc Gilliéron kümmert sich zusammen mit weiteren Mitgliedern darum, dass an jedem Betriebstag genügend Mitglieder für die Abdeckung der Betriebsbedürfnisse anwesend sind, ein Unterfangen, das in den letzten Jahren immer schwieriger geworden ist, was sich mit dem modernen Lebensstil erklärt: die Leute wünschen je länger je mehr keine, im Voraus festgelegte Verpflichtungen und wollen sich oft erst im letzten Moment entscheiden, wie sie einen Tag gestalten. Insbesondere die Besetzungen von Diensttouren mit sicher-

Deutsche Zusammenfassung

heitsrelevanten Tätigkeiten ist deshalb oft fast ein Ding der Unmöglichkeit. Gleichwohl dürfen wir uns glücklich schätzen, dass wir viele junge Mitglieder haben, die nach und nach den Betrieb übernehmen können.

Trotzdem ist die Arbeit als Personaleinsatzleiter oft sehr befriedigend, weil er auf im Verlauf der Jahre aufgebaute gute persönliche Kontakte setzen kann. Es gibt sogar BC-Mitglieder, die wegen ihrer fast jederzeitigen Verfügbarkeit eigentliche Stützen des Bahnbetriebs sind. Zurzeit suchen die Personaleinsatzleiter ein bis zwei zusätzliche Kollegen. Jean-Luc Gilliéron nimmt gerne Anfragen per e-mail (jeanluc.gillieron@gmail.com) oder per Telefon (079 360 12 25) entgegen.

HOLZ… BRAUCHEN WIR ZUM ANFEUERN UNSERER DAMPFLOKOMOTIVEN …

Für den Bahnbetrieb werden jährlich etwa 20 Ster Buchen-, Eschen oder Eichenholz benötigt. Das Holz stammt von den umliegenden Gemeinden, von unserem Nachbarn Gilles Baehler oder vom Betrieb, in dem unser Mitglied Sacha Herren arbeitet, aber auch von seiner Familie, die Wald besitzt. Das Holz wird auf verschiedene, jedes Mal neu auszuhandelnde Weise in die Depotwerkstätte überführt.

… ABER AUCH KOHLE!

Kohle ist eine klimaschädigende Energiequelle, aber unabdingbar für den Bahnbetrieb mit Dampflokomotiven.

Die Beschaffung von für den Lokomotivbetrieb geeigneter Kohle (Stückgrösse 50–150 mm) wird immer schwieriger. Der Preis für eine Tonne stieg zwischen 2020 und 2021 um mehr als 25% und beträgt nun etwa 500 Franken. Zum Glück konnten für das Jahr 2022 bei unserem belgischen Lieferanten 50 t bestellt werden; es ist aber sehr schwierig abzuschätzen, was in der Zukunft noch möglich ist.

Unsere Kohle stammt aus Russland, wo sie vor dem Versand zu einem Meerhafen gewaschen und dann bis in einen belgischen Hafen transportiert wird. Dort wird sie auf ein Ledischiff umgeladen und über den Albert-Kanal zum Sitz der Firma Terval SA zur Qualitätseinstufung (Heizwert, Feuchtigkeit, Staubgehalt, Aschenanteil, Schwefel- und Chlorgehalt sowie Stückgrösse) gebracht. Von Lüttich wird die Kohle in grossen, 24 t fassenden „Säcken“ (big bags) auf der Strasse nach Villeneuve transportiert, wo die Kohle zwischengelagert und danach mit einem Kranlastwagen nach Cornaux oder Chamby zum Umlad auf unsere Wagen gebracht wird.

DIE GE 4/4 81 EX RHB MACHT IN IHRER URSPRÜNGLICHEN HEIMAT FERIEN.

Wenn unter «Ferien» auch die Ausübung der gewohnten Aktivitäten an einem anderen Ort verstanden werden darf, dann trifft der Begriff zu.

Der Engadiner Club 1889 feierte 2021 sein 25-jähriges Bestehen. 2018 war er in Zusammenarbeit mit der RhB bei den Anlässen zum 50-jährigen Bestehen der Museumsbahn Blonay-Chamby mit den Lokomotiven Ge 2/2 161 und Ge 4/4 182 ex-Berninabahn bei uns. Als Gegenleistung bleibt die von uns hauptrevidierte Ge 4/4 81 für ein Jahr auf der Berninabahn und nimmt an einigen Veranstaltungen teil.

Der französische Artikel beschreibt detailliert die Reise der Maschine nach Landquart per Strasse, die Anpassung der Lokomotive an die heutigen Gegebenheiten der RhB (z.B. Pufferhöhe) und die Behebung der durch die kleinen Räder des Magnetschienenbremse-Tragwagens ausgelösten Achszählerstörungen. Diese Störungen verzögerten die Überführung in das Oberengadin.

Nach einigen Anpassungen konnte die Maschine in der Nacht Samstag/Sonntag ins Depot Samedan überführt werden – Dauer der Fahrt: 4 Stunden.

Am Montag konnte zwischen Pontresina und St. Moritz eine kurze Probefahrt durchgeführt werden.

Für die durch den Magnetbremstragwagen ausgelösten Achszählerstörungen konnte in einer mehrtägigen Arbeit eine definitive Lösung gefunden werden. Am 2. Oktober fuhr ein aus der Ge 4/4 182, dem ABe 4/4 46 und unserer Maschine gebildeter Lokzug nach St. Moritz. Die Festivitäten zum 25-jährigen Bestehen des Clubs 1889 konnten nun beginnen: um 10 Uhr 25 zogen die BB 81 und der Tw II 46 einen aus 3 Personenwagen, einem Flachwagen und einem gedeckten Güterwagen gebildeten Zug bis nach Campocologno, letzte Station auf Schweizer Staatsgebiet. Die Rückfahrt erfolgte in Doppeltraktion mit der Ge 4/4 182.

Am Sonntag führten die 182 und die 81 den gleichen Zug bis Alp Grüm. An diesem Wochenende legte die 81 mehr als 160 km zurück und überwand etwa 2700 m Höhenmeter.

MODELLE VON BC-FAHRZEUGEN

Marcel Rittener, Gründer und erster Präsident der BC, hat in seiner Freizeit Modelle von BC-Fahrzeugen im Massstab 1:22 angefertigt, die seit dem 13. November in den Örtlichkeiten der BC ausgestellt sind. Sie sind alle für den Fahrbetrieb konzipiert.

EIN GANZ BESONDERES WERK …

… sind die 5 Bände „Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, 1847-1947“, herausgegeben vom Verlag Huber & Co in Frauenfeld. Sie enthalten eine sehr grosse Fülle von Informationen über die Bahn (Normalspur-, Schmalspur-, Berg- und Trambahnen, Gleis- und Sicherungsanlagen, kurz: sämtliche As-

Deutsche Zusammenfassung

pekte des Verkehrsmittels Bahn). Der heutige Leser staunt bei der Lektüre, wie modern die Schweizer Bahnen damals schon waren. Mit Geduld und ein wenig Glück findet man dieses Werk entweder in einem Antiquariat oder auf Internet.

DER TRAMBETRIEB IN LAUSANNE

Lausanne ist topographisch sehr speziell, da die Stadt auf mehreren Hügeln gebaut ist. Deswegen sind viele Strassen recht steil, was den Betrieb mit Pferdetrams von vornherein ausschloss.

Zwar nahm 1873 die Bahn Lausanne–Echallens als erste Meterspurbahn der Schweiz den Betrieb auf, und ab 1877 erleichterte die Standseilbahn den Zugang vom Stadtzentrum zum See. Beide bedienten aber nicht die eigentlichen Stadtquartiere. Es wurden verschiedene Betriebsarten wie Cablecar, Tramwagen mit Druckluftantrieb oder Dampftramways mit oder ohne Zahnstange ins Auge gefasst. Schliesslich entschied man sich für die einzig realistische Lösung, d.h. den Betrieb mit elektrischen Tramwagen.

Die Lausanner Tramgesellschaft (société des tramways lausannois) konstituierte sich am 5. Juni 1895.

Im März 1896 begann der Bau der Gleichrichterstation Couvaloup, und ab August die Ablieferung der ersten beiden Tramwagenserien (Ce 2/2 1–14 und Ce 2/2 21–27). Die Betriebsaufnahme erfolgte am 1. September auf folgenden Strecken:

- *Place St-François–Riponne–École de Médecine–Place St François ;*
- *Bel Air–Bahnhof LE (Chauderon) ;*
- *Bahnhof Jura-Simplon (JS)–Place St-François ;*
- *Georgette–Pully–Lutry .*

Der Abschnitt École de Médecine–Chailly wurde erst am 7. September in Betrieb genommen.

Die gelb gestrichenenTramwagen erfreuten sich sehr bald grosser Beliebtheit. Einen grünen Anstrich hatten hingegen die etwas kürzeren Wagen Ce 2/2 15–18, die für den Betrieb auf der sehr steilen Strecke (max. 112,7 ‰) nach dem Quartier Pontaise mit einer Notbremse ausgerüstet waren, die in parallel zum Gleis angeordnete Holzbalken Eingriff nehmen konnte (elektromagnetische Bremsen gab es damals noch nicht; eine erste Ausführung wurde 1900 von der Westinghouse Air Brake Company in London zum Patent angemeldet).

Das Liniennetz hatte vorerst eine Länge von 11 km. Es wurde 1899 durch Linien zum Spital, nach Prilly und die Verlängerung nach La Rosiaz ergänzt.

1902 kam die Verlängerung vom Spital nach La Sallaz (Anschluss an die Jorat-Linien), 1903 die Verbindungen nach Renens, Montoie und Ouchy hinzu, was die Inbetriebnahme weiterer Wagen (Ce 2/2 30–54) nötig machte. Im gleichen Jahr wurde das Depot Prélaz fertiggestellt. 1906 wurde die in Form einer 8 angelegten Linie Bahnhof–Georgette–St-François–Riponne–Tunnel–Solitude–Caroline–St-François–Bel-Air–Chauderon–Cécile–Bahnhof eingeweiht.

1907 kam die Linie nach Montheron, 1909 der Abschnitt Riponne–Palais de Beaulieu–Bergières hinzu und 1910 wurde das Netz der Jorat-Regionallinien (La Sallaz–Épalinges–Chalet-à-Gobet–Mézières–Moudon und die Zweigstrecke En-Marin–Savigny) von den Lausanner Verkehrsbetrieben übernommen, wobei deren Ausgangspunkt zur Place du Tunnel verlegt wurde. Bereits 1908 war der Anhängerbetrieb eingeführt worden. 1912 wurden die Gleise zwischen dem Square Georgette und dem Hafen von Pully in Betrieb genommen.

Ein Jahr zuvor waren die Ce 2/2 60-67 und 68-75 (die beiden Serien unterschieden sich durch die Lieferanten des elektrischen Teils, ACEC Charleroi, resp. IEG Genf) und die dazugehörigen Beiwagen C2 151-153) abgeliefert worden.

Bis 1912-1913 waren die Linien auf den Wagen mit Symbolen (z.B. ein Anker) gekennzeichnet, danach wurden Liniennummern eingeführt:

1 Ouchy–Grancy–Bahnhof SBB–Georgette–St-François–Riponne–Pontaise ;
2 Montoie–Cour–Bahnhof SBB–Georgette–St-François–Riponne–Bergières;
3 Bahnhof SBB–Georgette–St-François–Chauderon–Prilly ;
6 Bahnhof SBB–Georgette–St–François–Riponne–Tunnel–Hôpital–La Sallaz (Ausgangspunkt ab 1929 in Epinettes)
7 Bahnhof SBB–Ruchonnet–Bel-Air–St-François– Ecole de Médecine–Chailly–La Rosiaz ;
10 St-François–Georgette–Montchoisi–Port de Pully
(16 St-François–Pully–Lutry, bis 1914)
(9 St-François–Mousquine [Georgette] an Werktagen bis 1914 befahreneTeilstrecke, Wiederaufnahme des Betriebs 1916, Einstellung 1922)
(11 Renens–Malley–Chauderon–St-François bis 1914)
11 Renens–Malley–Chauderon–St-François–Pully–Lutry (ab 1915) ;
12 Tunnel–Le Mont–Cugy–Montheron;

Die Jorat-Linien hatten damals noch keine Nummern.

Der Erste Weltkrieg verhinderte einige vorgesehene Netzverlängerungen. Danach musste wegen der ungünstigen Wirtschaftslage gespart werden, weshalb man sich auf die Erneuerung der Infrastruktur und den Bau von Kreuzungsstellen, Doppelspurabschnitten und Wendeschlaufen an gewissen Endstationen beschränken musste.

Zwischen 1925 und 1935 wurden die Fahrzeuge der ersten Lieferungen durch zusätzliche Wagen ergänzt: (Serie 80–85 1925–1927, 86–89, 95–99 und 181, 182 1927–1929, gefolgt von den eleganten 171–174 (1932) und 175–177 1935. Eine Besonderheit ist, dass der mechanische Teil all dieser Wagen von den

Deutsche Zusammenfassung

TL selbst hergestellt wurde, dieweil der elektrische Teil von ACEC resp. BBC Baden stammte.

Die Wagen der Ursprungsdotation wurden entweder modernisiert, zu Anhängewagen oder zu Dienstfahrzeugen umgebaut.

1930 kam die direkte Verbindung Rasude–Closelet in Betrieb; die Strecke durch den Boulevard de Grancy wurde als erste abgebaut. Letzte Verlängerungen (1933): Pontaise–Parc des Sports, Montoie–Bois de Vaux. Damit war die maximale Länge von 66,2 km des Lausanner Tramnetzes erreicht. Eine Besonderheit war die 1930 erfolgte Einführung von unterschiedlichen Nummern für die gleiche Linie je nach Fahrrichtung (z.B. 1/11).

Die zum Teil sehr engen Strassen, die starken Steigungen und die zunehmenden Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr ermöglichten den Tramwagen nur geringe kommerzielle Geschwindigkeiten, weshalb man sich dem Trolleybus zuwandte (erster Probebetrieb ab 1932 auf der Strecke Bahnhof–Les Épinettes und Ouchy). Die Umstellung auf dieses Verkehrsmittel erfolgte in mehreren Etappen:1938 Linien 4/14, 8/18 und 1939 1/11, 2/12 und 6/16. Während des Kriegs mussten der Trolley- und Autobusbetrieb wegen Pneumangels eingeschränkt und der Trambetrieb auf der Linie 6/16 wieder aufgenommen werden, aber nach Kriegsende wurde diese Linie baldmöglichst wieder mit Trolleybussen betrieben.

1951 wurde die Überlandstrecke 20 nach Montheron auf Trolleybusbetrieb mit Anhänger umgestellt.

Am 16. Januar 1961 wurde der Abschnitt St-François-Lutry der Linie 9/19 wegen anstehenden Gleiserneuerungsarbeiten und nicht vorhandener Wendeschlaufe in Lutry eingestellt, gleiches geschah mit der Teilstrecke St-François–Prilly der Linie 7/17. Bis zum 6. Januar 1964 wurden die verbliebenen Abschnitte (Pully–La Rosiaz) der Linien 7 und 9 weiterhin mit Trams bedient und die Linie 17/19 (Pully–Prilly) mit Trolleybussen.

In den 1950er Jahren waren die Jorat-Linien (21, 21 und 23) durch Anschaffung von drei modernen Triebwagen (CFZe 4/4 191–193), Modernisierung der Drehgestell-Anhängewagen C4 161–163, Kauf der Wagen C 164 und 165 sowie teilweiser Modernisierung der Infrastruktur auf Vordermann gebracht worden. Es stand auch die Aufnahme eines Rollschemelverkehrs für Güterwagen zwischen Moudon und Mézières zur Diskussion. Aber schienengebundene elektrische Überlandtramwagen galten definitiv nicht mehr als modern, weshalb die Einstellung mit Ersatz durch Dieselbusse in zwei Etappen beschlossen wurde: am 24. April 1962 Mézières–Moudon und am 3. März 1963 Tunnel–Mézières und En-Marin–Savigny.

GÜTERVERKEHR DER TL

Eine Spezialität der Lausanner Verkehrsbetriebe (wie auch der LEB) waren die Milchtransporte mit 40 Liter fassenden Aluminiumkannen („Tansen“) von den Jorat-Linien zur Milchzentrale in Lausanne auf bis zu 5 Flachwagen (7 Millionen Liter jährlich). Ferner wurden auch Landwirtschaftsprodukte (Kartoffeln, Getreide, Zuckerrüben, etc.) zu den Bahnhöfen Renens oder Moudon transportiert, wo sie auf SBB-Wagen umgeladen wurden. Zudem wurde anfänglich vom Gaswerk Malley Kohlenstaub zum Elektrizitätswerk Pierre de Plan geführt. Eine Besonderheit war 1923 der Transport von Aushubmaterial des Wasserreservoirs Calvaire zur Chauderon-Brücke, wo die Erde für den Bau eines Dammes im Flon-Tal über die Brücke hinuntergekippt wurde. Gleiches geschah einige Monate später mit dem beim Bau des Bundesgerichts anfallenden Aushub (was den Bau eines Anschlussgleises von der Caroline zum Bauplatz erforderte): insgesamt 52‘000 t, d.h. 5‘200 Wagenladungen.

Auch das Postgut wurde per Tram befördert, zwischen Prilly und der Hauptpost beim St-François-Platz sogar mit einem an die Tramwagen angehängten Fahrzeug mit Pneurädern.

Martin Gut
Übersetzer