

ZUR NEUEREN GESCHICHTE DER GEMEINDE UNTERENGSTRINGEN

Tramlinie 1901 – 1931 Dahlienschau – Sennenbühl



GEMEINDERAT UNTERENGSTRINGEN

Die Tramlinie Schlieren–Unterengstringen–Weiningen Zweiglinie der Limmattal-Strassenbahn 1901–1931

Die Dahlienschau Unterengstringen

Der Sennenbühl in Unterengstringen

Die Berichte über die Geschichte von drei wichtigen Institutionen in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zeigen, wie rasch sich das Bild unserer Gemeinde nach dem 2. Weltkrieg zu wandeln begann. Es ist damit a/Gemeindepräsident DR. JAKOB MEIER, in Zusammenarbeit mit HANS WALDBURGER, Zürich gelungen, uns ein lebendiges Bild, dieser Unterengstringen prägenden Einrichtungen, zu präsentieren.

Vignette auf dem Umschlag:
Ausschnitt aus der Dahlienschau der 60er Jahre

Satz und Druck: W. Haderer, Buchdruck + Offset, 8103 Unterengstringen

Inhaltsverzeichnis

HANS WALDBURGER UND DR. JAKOB MEIER

Die Tramlinie Schlieren–Unterengstringen–Weiningen

eine Zweiglinie der Limmattal-Strassenbahn 1901–1931

	Seite
Die Vorgeschichte	3
Das Schmalspurnetz im Raum Zürich und die Beziehungen zur «Wagi»	3
Konstituierung und Bahnbau (KARL HEID)	4
Die LSB-Streckenführung	5
Das Kreuz mit den Kreuzungen	7
Der Fahrplan	8
Der schwierige Weg zur direkten Fahrt nach Zürich	9
Hochbau und übrige Einrichtungen	9
Stromversorgung und Fahrleitungsanlagen	10
Die Personentriebwagen	11
Die kaum benützten Personenanhängewagen	12
Biertransporte, Kiesfahren und der Postrolli	12
Finanzielles	13
Personal	16
Eine kurze Episode – das Züritram in Unterengstringen	16
Die Erneuerung der Strecken nach Dietikon und Weiningen	16
Betriebsstörungen und Unfälle	17
Grosskampftage	18
Liquidation und Übergabe an die Stadt Zürich (KARL HEID)	18
Limmattal-Strassenbahn (Gedicht zur Eröffnung)	19
Fr. ANNI HOLLENWEGER (*1903) erzählt vom Tram (Nach einer Aufnahme von Schülern von Lehrer MAX FEHR)	19

DR. JAKOB MEIER

Die Dahlienschau Unterengstringen

	Seite
So begann es in Unterengstringen	21
Die Dreissiger Jahre	23
Die internationalen Dahlienschauen 1938 und 1939	24
Die Infrastruktur	26
Die Kriegszeit 1939–1945	28
Die Eröffnung der Dahlienschauen	29
Die Namen, Klassen und Nummern der Dahlien	32
Die Dahlienklassen	32
Dahliennamen als Spiegel der Zeit	35
Die Nachkriegszeit	36
Zur Geschichte der Dahlien	37
Die Dahlienzüchtung und die Kultivierung der Dahlien	38
Aus der Werkstatt des Dahlienzüchters HANS HOFFMANN (†)	41
Wann, wie und wo pflanzt man Dahlien?	41
Dahlien sind haltbare Schnittblumen	42
Ausblick	42

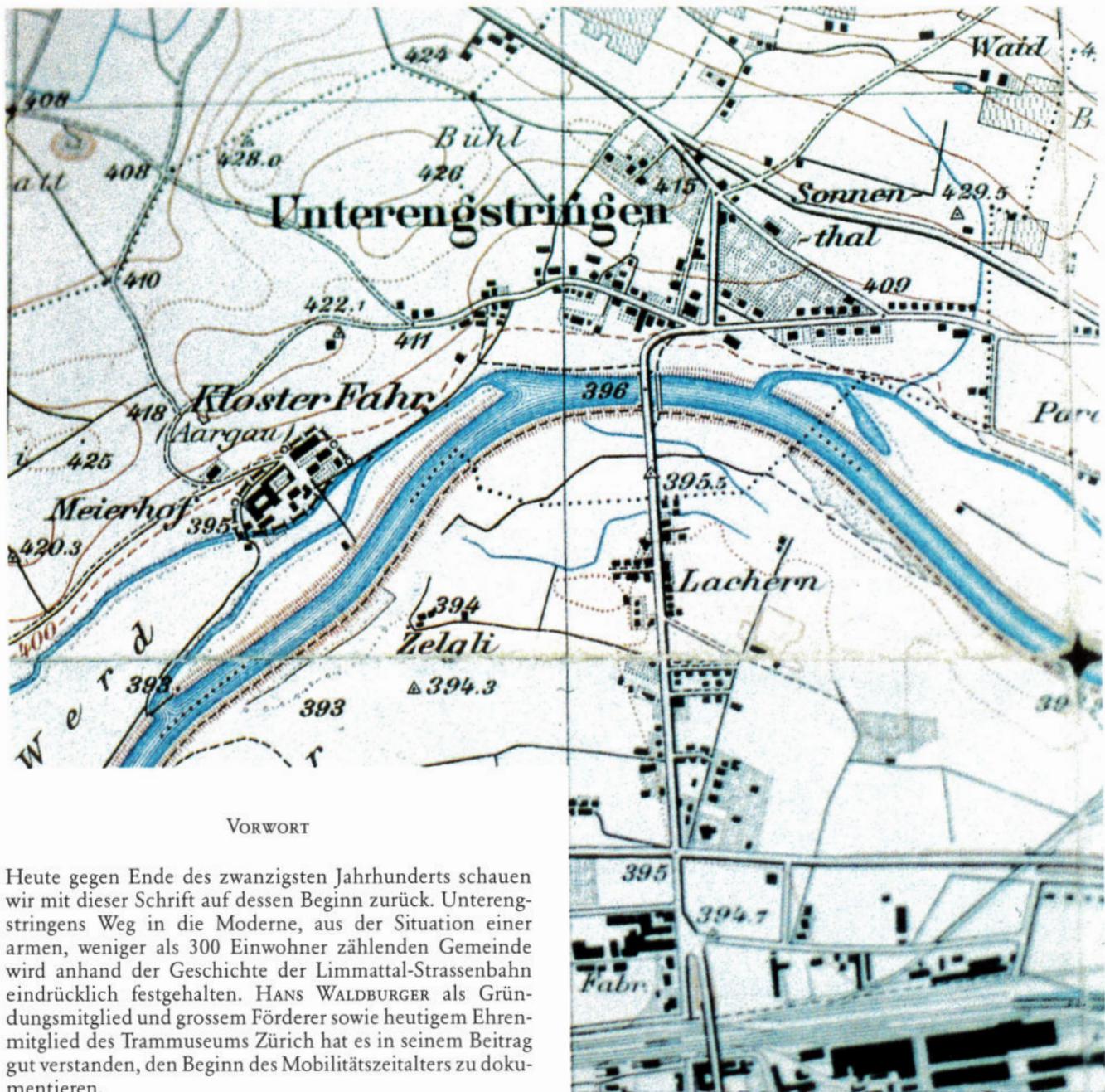
DR. JAKOB MEIER

Der Sennenbühl in Unterengstringen

Vom Wydenbühl zum Sennenbühl	47
Der erste Sennenbühl, die berühmte Rutschbahn und das Affengehege	47
Keine Polizeistunde, Juhui!	49
Der Saalbau und die Krise	49
Der Sennenbühl als Institution	50
Der Sennenbühl als Militärunterkunft	51
Das Abspecken und das «Aus»	51
Die Aufgabe von Restaurant und Saal; es lebe der Sennenbühl!	52
Chance vergeben (Bernd Steiner)	52

Topographischer Atlas der Schweiz (Siegfriedatlas),
Blatt Nr. 158
Schlieren 1:25.000
1877 mit Nachträgen bis 1932

Rechts neben der alten Holzbrücke ist die Trambrücke eingezeichnet



VORWORT

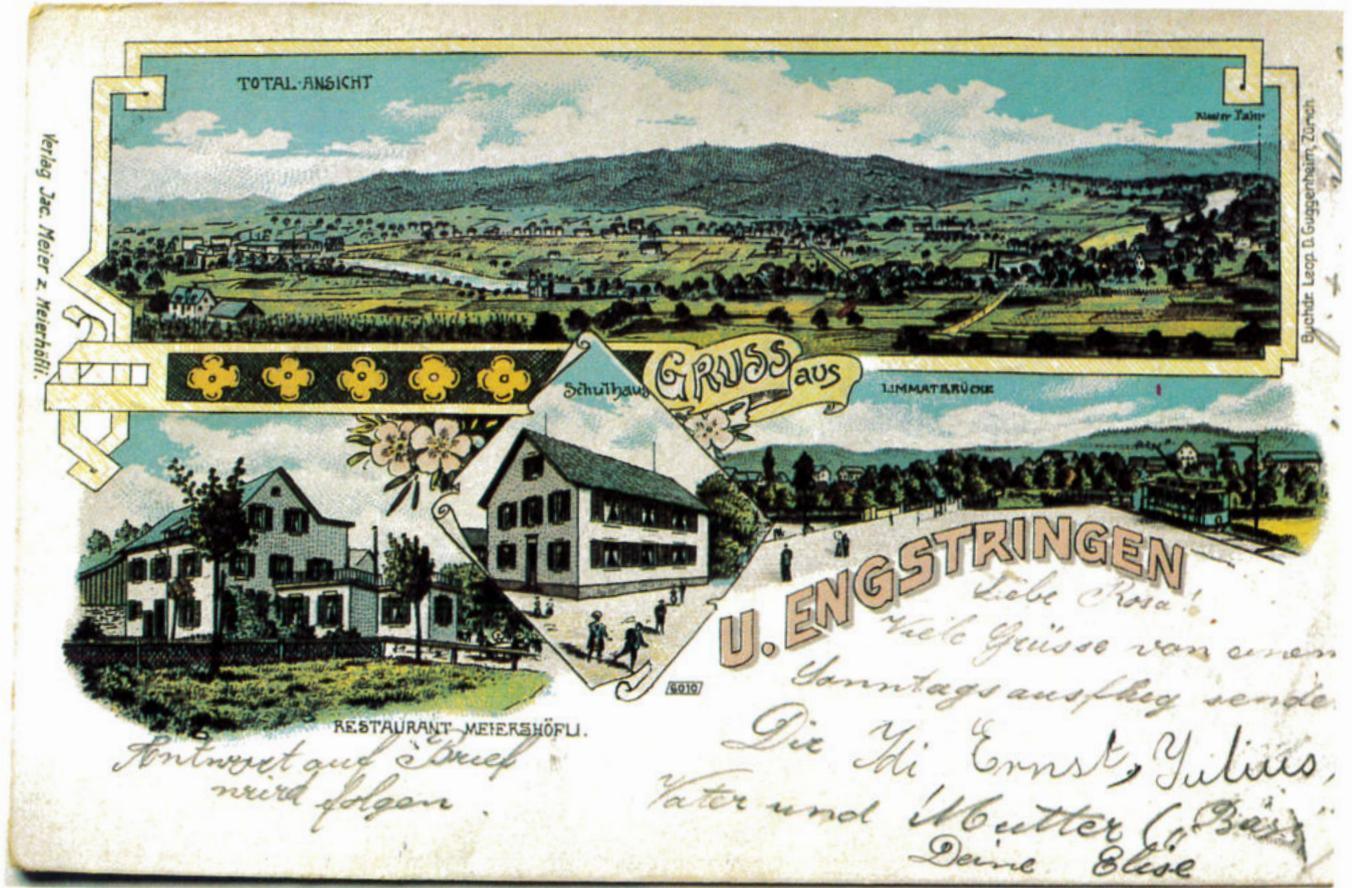
Heute gegen Ende des zwanzigsten Jahrhunderts schauen wir mit dieser Schrift auf dessen Beginn zurück. Unterengstringens Weg in die Moderne, aus der Situation einer armen, weniger als 300 Einwohner zählenden Gemeinde wird anhand der Geschichte der Limmattal-Strassenbahn eindrücklich festgehalten. HANS WALDBURGER als Gründungsmitglied und grossem Förderer sowie heutigem Ehrenmitglied des Trammuseums Zürich hat es in seinem Beitrag gut verstanden, den Beginn des Mobilitätszeitalters zu dokumentieren.

Als Mitautor zeigte DR. JAKOB MEIER insbesondere mit den gezielt ausgewählten Auszügen aus den Protokollen von Gemeinderat und Gemeindeversammlung den nicht einfachen Weg zwischen Verantwortung für die Finanzen und Verpflichtung für Fortschritt und Zukunftsentwicklung auf. Wie bekannt kommen uns heutigen Lesern doch die Parallelen zur heutigen Suche nach der richtigen Entwicklung und dem Tragen der Verantwortung für das Gemeinwesen vor. Mit seinem Beitrag zur Dahlienschau illustriert er auf eindrückliche Weise, dass neben der technischen Entwicklung in diesem Jahrhundert auch geschäftlicher Einsatz bez. sinnlicher Bedürfnisse der Menschen zunehmend Raum bekam und in Unterengstringen mit der Dahlienschau zu einer eigentlichen Institution wurde. Die auf wissenschaftlicher

Basis stehenden, einfachen Anweisungen zur Pflege und Züchtung der Dahlien finden wohl bei manchem Gartenfreund Anklang. Pioniertat, Auf- und Niedergang zeigt sein Beitrag zum Sennenbühl. Während ca. 60 Jahren war dessen Geschichte untrennbar mit der Entwicklung Unterengstringens zu einer modernen Vorstadtgemeinde verbunden.

DR. JAKOB MEIER gebührt grossen Dank für Konzeption und Redaktion dieser Schrift, mit der er wohl in manchen Familien Gespräche und Diskussionen über eine wohl nur halbwegs bekannte Dorfgeschichte wachruft.

Unterengstringen, zu Weihnachten 1996
Willy Haderer, Gemeindepräsident



Unter-Engstringer Postkarte aus dem Jahre 1902 (Damals schrieb man Unterengstringen noch in 2 Worten). Neben dem Restaurant Meierhöfli und dem noch nicht renovierten alten Schulhaus ist als Attraktion die Limmattal-Strassenbahn – allerdings blau koloriert statt gelb – vignettiert.

HANS WALDBURGER, DR. JAKOB MEIER

Die Tramlinie Schlieren–Unterengstringen–Weiningen, eine Zweiglinie der Limmattal-Strassenbahn

DIE VORGESCHICHTE

Der wirtschaftliche Auftrieb in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts führte zu Bestrebungen, das Limmattal mit Strassenbahnen zu durchziehen. Die Bemühungen, bessere Zugverbindungen zu erhalten (der letzte Zug ins Limmattal verliess Zürich kurz nach 20.00 Uhr), wurden nämlich von der Nordostbahn mit dem Argument abgelehnt, die Aarauer Linie sei bereits voll ausgelastet und lasse keine zusätzlichen Zugverbindungen zu.

Im September 1893 bewarb sich ING. DR. DU RICHE-PRELLER – hinter dem sich die Firma AG BROWN, Boveri und Cie. in Baden verbarg – um die Konzession für eine Strassenbahn Zürich–Dietikon–Bremgarten und Zürich–Unterengstringen–Weiningen–Würenlos–Baden. Dabei war für beide Projekte der Zürcher Hauptbahnhof als Ausgangspunkt in Aussicht genommen.

In die allgemeinen Ausführungen werden Auszüge aus den Protokollen des Gemeinderates Unterengstringen und von Gemeindeversammlungen eingestreut. Sie sollen die Situation in dem damals sehr armen 300 Einwohner zählenden Dorf aufzeigen, das mit einem überregionalen Projekt konfrontiert war.

AUSZUG AUS DEM GEMEINDERATSProtokoll VOM 13. OKTOBER 1893

«4. Nach Einsichtnahme der von der Direktion der öffentlichen Arbeiten zugestellten Vorlagen über die Erstellung einer schmalspurigen Strassenbahn von Zürich, der Staatsstrasse entlang über Höngg, Oetwil bis Baden hat der Gemeinderat gefunden:

Es sei eine derartige Verbindungslinie der Gemeinde Unterengstringen dienlich und zu begrüssen, dagegen wäre aus verschiedenen Gründen der Elektrizitätsbetrieb dem Dampfbetrieb vorzuziehen. Ferner sei darauf zu achten, dass die der projektierten Bahn entlang führende Strasse eine genügende Breite für die landwirtschaftlichen Wagen erhalte. Mitteilung an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.»

AUSZUG AUS DEM GEMEINDERATSProtokoll VOM 9. JULI 1894

«2. In Sachen des Concessionsbegehrens einer schmalspurigen elektrischen Strassenbahn von Zürich via Höngg, Weiningen nach Baden

werden die interessierten Gemeinden von der Direktion der öffentlichen Arbeiten zu einer Konferenz auf Mittwoch, den 11. crt. nach Zürich eingeladen. Als Abgeordnete werden bestimmt die Herren Präsident HINTERMANN, Gemeindeammann FEHR und dieselben einstimmig beauftragt, das Unternehmen zu unterstützen, womit jedoch die Strasseninteressen nicht gefördert werden.»

Die Gesuchsteller für die Bahnen ins Limmattal beschränkten sich schliesslich auf das Projekt Zürich–Altstetten–Schlieren mit Verzweigungen Richtung Dietikon–Bremgarten und Unterengstringen–Weiningen–Würenlos–Wettlingen–Baden, wobei die Strecke Weiningen–Würenlos–Baden nie realisiert worden ist.

AUSZUG AUS DEM GEMEINDERATSProtokoll VOM 12. NOVEMBER 1896

«Die Direktion der öffentlichen Arbeiten macht die Mitteilung, dass die Inhaber der Strassenbahn-Conzession durch das Limmattal das Projekt dahin abgeändert hätten, dass anstatt der direkten Linie Zürich via Höngg bis zur Kantonsgrenze die Linie Zürich–Schlieren–Engstringen–Wegen vorgesehen sei und verlangt die Oberbehörde, bis zum 15. November unsere diesbezügliche Ansicht zu vernehmen.

Auf die Anfrage des Vorsitzenden geben sämtliche Anwesenden ihre Voten dafür ab, dass das vorliegende Projekt gutzuheissen sei, mit dem allseitigen Wunsch, dass solches endlich der Verwirklichung entgegengeben möge.»

Das Projekt basierte auf einer Wachstums-Euphorie, die der Stadt Zürich seit 1882 (als das erste Rössli-Tram eröffnet worden ist) bis 1894 (als die ersten Tramzüge der «Elektrischen Strassenbahn Zürich» nach Hottingen und Hirslanden rollten) einen Rekordzuwachs von 80 000 auf 121 000 Einwohnern und zahlreiche Pendler (vor allem aus dem Limmattal) brachte.

DAS SCHMALSPURNETZ IM RAUM ZÜRICH UND DIE BEZIEHUNGEN ZUR «WAGI»

Die Limmattal-Strassenbahn (LSB) «Lisebethli» war eine Trambahn, die sowohl Vorstadt-Strecken mit intensivem als auch Überlandlinien mit geringem Verkehrsaufkommen umfasste. Sie wickelte neben dem Personen- auch regelmässige Post- und Gütertransporte ab, wobei zeitweise Tonnagen verzeichnet wurden, die einer «richtigen» Eisenbahn würdig gewesen wären. Mit der Wagonsfabrik Geissberger & Cie. Schlieren (später Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren [SWS], «Wagi») war die LSB eng verbunden; es dürften zahlreiche ihrer Meterspurfahrzeuge ihre erste Probefahrt auf der LSB-Strecke absolviert haben, umso mehr als während einigen Jahren ein zusammenhängendes Schmalspurnetz bestand, das von Wohlen im Aargau bis Kempten im Zürcher Oberland und Meilen am Zürichsee reichte.

Die Wagi stellte der LSB als Gegenleistung das Land für die gesamten Depotbauten im Baurecht gratis zur Verfügung. Da zahlreiche Unterengstringer ihr Auskommen in der Wagi fanden, hatte es der Gemeinderat nicht schwer – trotz der prekären Finanzlage der Gemeinde – die Zustimmung zu den Krediten zu erhalten.

KONSTITUIERUNG UND BAHNBAU
KARL HEID, *Neujahrsblatt Dietikon (1951)*

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, Unterengstringen 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 (in Fr.):

Zürich und Diverse		292 500.–	
Altstetten, von in der Gemeinde wohnhaften Interessenten	83 000.–		
von ausserhalb der Gemeinde wohnhaften Interessenten	53 000.–	136 000.–	
Schlieren, inkl. Gemeindebeteiligung von	15 000.–	52 000.–	
Dietikon, inkl. Gemeindebeteiligung von	10 000.–	48 500.–	
Unterengstringen, inkl. Gemeindebeteiligung von	10 000.–	20 500.–	
Weiningen		40 000.–	
Kanton Zürich für Schlieren–Weiningen		60 000.–	
	TOTAL	650 000.–	

So kam der Beschluss in Unterengstringen zustande:

AUSZUG AUS DEM GEMEINDERATSPROTOKOLL
VOM 19. AUGUST 1898

«Die H. DR. DU RICHE-PRELLER & Consorten als Konzessionäre & Unternehmer der elektrischen Limmattalstrassenbahn gelangen unterm 15 dies. mit einem Gesuch an den Gemeinderat, nach welchem die Gemeinde Unterengstringen für den Bau der Linie Schlieren–

Unterengstringen–Weiningen ausser der hierorts aufgebrauchten Privatzeichnungen einen Beitrag von Fr. 15 000.– in Aktien übernehmen soll. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass dieser Beitrag als zu hoch ansteht, indem die Gemeinde hierdurch allzu stark belastet würde. Zur Beschlussfassung hierüber wird auf Sonntag, den 28. August nachmittags 12.30 Uhr eine Gemeindeversammlung einberufen.

Der Gemeinderat enthält sich vorläufig einen bestimmten Antrag zu stellen, es soll vorerst noch der Versuch gemacht werden, bei Privaten noch mehr Aktien aufzubringen, um den Beitrag der Gemeinde so viel als möglich zu reduzieren.»

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES
VOM 27. AUGUST 1898

«4. Für die am 28. Aug. stattfindende Gemeindeversammlung betr. Übernahme von Aktien durch die Gemeinde für die elektr. Strassenbahn, stellt der Gemeinderat gegenüber dem Begehren von Fr. 15 000.– einstimmig folgenden Antrag:

Die Gemeinde Unterengstringen leistet an den Bau der Limmattal-Strassenbahn resp. der Linie Schlieren–Unterengstringen–Weiningen einen Beitrag von Fr. 10 000.– in Aktien, unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bezirksrat».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GEMEINDEVERSAMMLUNG
VOM 28. AUGUST 1898

«4. Zur Behandlung gelangt ein Antrag des Gemeinderates betreffend Übernahme von Aktien durch die Gemeinde für die elektrische Limmattal Strassenbahn.

Zur näheren Erläuterung und Aufklärung über diesen Gegenstand gibt Herr DR. DU RICHE-PRELLER als Konzessionär und Leiter des Unternehmens vor Beginn der Versammlung einen ausführlichen Vortrag, in welchem er auf die vielfachen Vorteile, die uns durch eine Bahn geboten werden, hinweist. In Anbetracht der bis jetzt noch ziemlich im Rückstand befindlichen Aktienzeichnung durch Private, wird von der Gemeinde an dieses Unternehmen ein Beitrag von Fr. 15 000.– verlangt. Der Gemeinderat erachtet diese Summe als zu hoch, indem dadurch eine allzu grosse Verschuldung der Gemeinde und damit verbundene Erhöhung des Steuerfusses stattfinden müsste.

Er beantragt der Versammlung einen Beitrag von Fr. 10 000.– in Aktien zu übernehmen unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bezirksrat.

Der Vorsitzende begründet den Antrag in einem kürzeren Referat und unterbreitet den Gegenstand der Versammlung zur freien Diskussion. Herr HERMANN BENZ ist der Ansicht, dass die Gemeinde zur Zeit dringendere Bedürfnisse habe und finanziell schwer genug belastet sei und stellt den Antrag auf Abweisung des Begehrens.

Herr a. Gemeinderat JAKOB KUESER und Herr HEINRICH FEHR unterstützen den Antrag des Gemeinderates.



Die Abstimmung durch offenes Mehr erzielt folgendes Resultat:

Votanten	45
Für den Antrag des Gemeinderates	36
Gegen den Antrag	5

Die Übrigen enthielten sich der Abstimmung. Somit ist der Antrag des Gemeinderates mit grossem Mehr zum Beschluss erhoben».

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 200 Obligationen zu je Fr. 500.– verblieb der Gesellschaft zur Abwicklung späterer Verpflichtungen.

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 Trammotorwagen Nr. 7 der Linie 20 auf der Trambrücke. Diese befand sich ca. 12 m limmataufwärts der alten Holzbrücke. (Im Hintergrund die Liegenschaften Joh. Hollenweger, F. Bucher [«zur alten Post»] und Eckstein)

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 LSB-STRECKENFÜHRUNG

Die Linie Zürich–Altstetten–Schlieren–Dietikon benützte auf ihrer ganzen Länge vom Letzigraben (Stadtgrenze) bis zur Brauerei Dietikon die nach Baden führende Landstrasse. Die Linie Schlieren–Unterengstringen–Weiningen benützte die Staatsstrasse auf der ganzen Länge mit Ausnahme der hölzernen Limmatbrücke bei Unterengstringen. Unmittelbar oberhalb derselben überschritt sie den Fluss mittels einer besonderen eisernen Brücke von 64 m Länge in drei Öffnungen, mit zwei hohen Zufahrtsdämmen von zusammen 100 m Länge. Die kantonale Baudirektion hatte sich nicht ent-

schliessen können, die seit 56 Jahren bestehende und folglich in mehr als einer Beziehung veraltete, hölzerne Strassenbrücke gleichzeitig durch eine neue eiserne oder steinerne Brücke zu ersetzen. Die Strassenbahn hatte deshalb die Wahl, entweder zu einer neuen Strassenbrücke noch einen bedeutenden Beitrag leisten zu müssen, oder von vornherein eine permanente eiserne Brücke für ihre eigenen Zwecke zu bauen, «welche bei späterem Ausbau der

Linie von Unterengstringen nach Höngg, besonders für den Güterverkehr, vorteilhaft sein wird». Die LSB befand sich somit in der gleichen Lage wie die beiden anderen Richtung Limmatthal führenden Zürcher Trambahnen; auch die Industriequartier-Strassenbahn und die anschliessende Bahn Zürich-Höngg hatten 1898 eigene Tramstege erbauen müssen, die dann wenige Jahre später infolge Neubaus der Strassenbrücken nutzlos wurden. Die Baulänge der Weiningerlinie



Die Linienführung des Trams von der Gemeindegrenze Unterengstringen-Schlieren via Trambrücke bis zur Kurve beim Eckstein

betrug 3,155 km; die gesamte Gleislänge 3,205 km. Die 180 Meter Gleislänge aufweisende Zufahrtlinie zum neben der SWS (Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren) gelegenen Depot in Schlieren verlief auf eigenem Bahnkörper. Die Bahn wies somit bei der Eröffnung eine Gesamtgleislänge von 12,82 Kilometer auf. Die Strecke verlief zu 75% in Geraden und auf 25% «in günstigen Kurven», indem der Minimalradius von 25 m nur einmal, d.h. in Schlieren bei der Abzweigung nach Weiningen vorkommt.

Die Maximalsteigung auf der Linie Zürich–Dietikon (bei der Reppischbrücke in Dietikon) betrug 35 ‰ auf 20 m, auf der Linie Schlieren–Weiningen 52 ‰ auf 167 m. Die meterspurige Bahn wurde eingleisig mit sieben Ausweichstellen von je fünfzig Metern Länge an der Stadtgrenze, beim Geflügelhof, in Altstetten, Schlieren, Schönenwerd, Dietikon und Weiningen gebaut. Der Bau erfolgte durch Th. Bertschinger, Lenzburg. Diese Firma musste u.a. nach dem Bau die Strassen mit der Dampfwalze instandstellen. 1903 wurde eine in Weiningen entbehrliche Weiche zum Eckstein in Unterengstringen versetzt, um zusammen mit einem kurzen Stumpengleis als Kreuzungsgelegenheit verwendet zu werden.

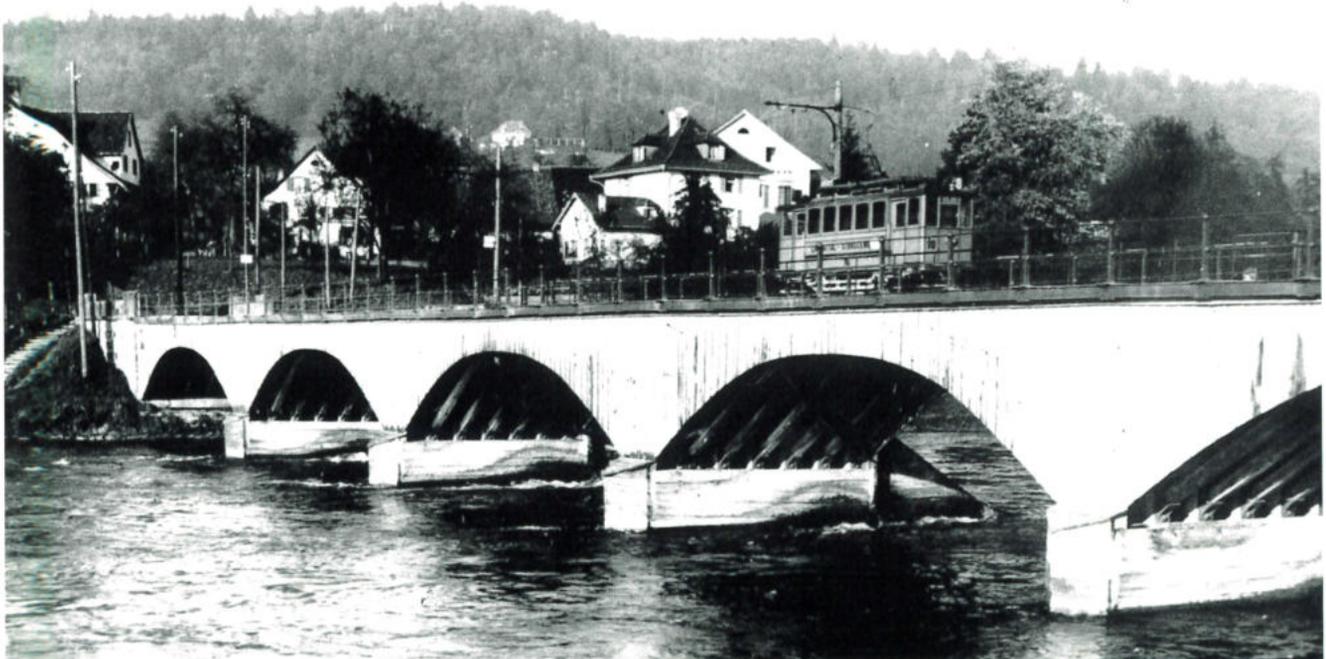
AUZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES
VOM 17. MÄRZ 1903

«Gemäss den vorliegenden Plänen ist von der Limmattal-Strassenbahn die Legung eines Stumpengleises beim Eckstein vorgesehen. Es wird dem Projekt die Genehmigung erteilt».

So unkompliziert und effizient arbeitete der Gemeinderat!

Von Weiningen bis in die Stadt musste anfänglich dreimal an Bahnübergängen umgestiegen werden, nämlich in Schlieren (Linie Zürich–Baden), Altstetten (Ämtlerlinie nach Affoltern–Zug) und in Zürich an der Marienstrasse (Zürich–Thalwil–Chur). Nur leere Wagen und mit einigen Auflagen die Biertransporte der Brauerei Fleisch von Dietikon nach Zürich durften die Niveauübergänge befahren; die Fahrgäste mussten die Übergänge zu Fuss überqueren, gesetzt den Fall, dass die häufig geschlossenen Barrieren gerade einmal offen waren. Die LSB beklagte sich in ihrem ersten Geschäftsbericht wie folgt: Beide Kreuzungen waren gemäss unserer diesbezüglichen Planvorlage für durchgehenden Betrieb nach bewährtem ausländischem Muster vorgesehen, wodurch die Überführung unserer Wagen sich sanft und ohne jegliche Beeinträchtigung des Hauptbahngeleises oder -Betriebes sich vollzogen hätte. Das Eisenbahndepartement, unterstützt von der NOB, verweigerte jedoch, trotz der energischen Fürsprache der Regierung, die Anlage für durchgehenden Betrieb und bestätigte die von der NOB verlangte Konstruktion, wodurch unsere Wagen bei jedesmaligem Überfahren starke Schläge zu erleiden haben. Bezüglich der Überführung Engstringerstrasse konnte 1923 eine Lösung der Finanzierungsfrage gefunden werden. Die Gemeinden Schlieren, Engstringen und Weiningen sicherten Beiträge von zusammen Fr. 40 000.– zu mit der Bedingung, dass der Kanton die restlichen Fr. 20 000.– übernehme. Gegen Jahresende 1924 begannen die Arbeiten für die Verlegung der Engstringerstrecke auf die Überführung.

Ansicht der alten Holzbrücke. (Der Trammotorwagen fährt auf der verdeckten Trambrücke)



AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GEMEINDEVERSAMMLUNG
VOM SONNTAG, DEN 7. JUNI 1914, 13.00 UHR

«Der Gemeinderat beantragt auf Gesuch der Gemeinde Schlieren um Leistung eines Beitrages an die Kosten einer Bahn-Überführung der SBB der Gemeinde Schlieren einen Aversalbeitrag von Fr. 2 000.– zu leisten, da unsere Gemeinde ein grosses Interesse an diesem Werk habe und dasselbe unter Berücksichtigung unserer Bedürfnisse erstellt werde. Gegen diesen Antrag opponiert Herr ADOLF BENZ indem er das Projekt als verfehlt und unannehmbar bezeichnet. BENZ stellt den Antrag auf Verweigerung des Beitrages. Dieser Antrag wird jedoch mit 25 Stimmen gegen 2 Stimmen abgewiesen und der Antrag des Gemeinderates gutgeheissen».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES
VOM 4. AUGUST 1920

«Laut einem vorliegenden Protokoll des Verwaltungsrates der Limmatalstrassenbahn wird beabsichtigt, die Zweiglinie Schlieren–Weiningen stillzulegen, da diese Linie nicht rentiere und es sich nicht rechtfertige, für die Überführung beim Bahnhof Schlieren weitere Fr. 200 000.– nur zu Gunsten dieser unrentablen Teilstrecke aufzuwerfen. Die L.S.B. erklärt, dass sie diese Mittel für die Überführung auch nicht aufzubringen vermöchte. Es wird beschlossen, in dieser Angelegenheit die Kanton. Volkswirtschaftsdirektion um Orientierung und Ratschläge anzurufen».

PROTOKOLL DER BEHÖRDENKONFERENZ
VOM 13. SEPTEMBER 1920

«Am 13. September a.c. fand im Restaurant Meierhöfli in Hier eine Konferenz der Gemeinderäte Weiningen, Schlieren und Unterengstringen statt betr. Besprechung über die finanziellen Leistungen der drei Gemeinden an die Kosten der Tramüberführung über die neue Bahnbrücke in Schlieren. Die einzelnen Behörden waren fast vollständig erschienen. Präsident WISMER in Schlieren führt den Vorsitz und teilt mit, dass das von Seiten der beteiligten Gemeinden an die Regierung zu stellende Nachsubventionsgesuch so bald als möglich gestellt werden sollte. Mit der Abfassung der Eingabe an die Regierung werden die Gemeinderatskanzlei Weiningen und Unterengstringen gemeinsam beauftragt und beschlossen, nach erfolgten Beschlüssen des Regierungsrates sofort eine weitere Konferenz einzuberufen».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GEMEINDEVERSAMMLUNG
VOM SONNTAG, DEN 30. DEZEMBER 1923, 13.00 UHR

«Der Gemeinderat stellt an die Gemeindeversammlung Antrag, an die Kosten der Geleiseverlegung der L.S.B. in die Überführung der Engstringerstrasse in Schlieren über die S.B.B.-Geleise, einen Kostenbeitrag von Fr. 15 000.– zu leisten unter folgender Begründung:

Mit der Fertigstellung der neuen Engstringerstrassenüberführung in Schlieren wird der Niveaübergang beim Bahnhof Schlieren aufgehoben und geschlossen und dadurch die Linie Schlieren–Weiningen der L.S.B. entzweiggeschnitten.

Soll nun diese Linie weiterhin im Betriebe bleiben, so muss das Geleise in die Überführung, Länge 400 Meter, verlegt werden. Trotzdem die Überführung auf Veranlassung und Kosten der S.B.B. erfolgt, ist diese nach den Konzessionsbedingungen nicht verpflichtet auch das fragliche Geleise zu verlegen. Die L.S.B. erklärt sich ausser Stande, diese Kosten übernehmen zu können, besonders an eine Zweiglinie, welche jährlich einige tausend Franken Betriebsdefizit bringe. Die Kosten der Geleiseverlegung in die Überführung betragen heute Fr. 60 000.– welcher Betrag von den beteiligten Gemeinden Weiningen, Schlieren und Unterengstringen und evtl. dem Staate Zürich aufzubringen seien, wofür andererseits die Limmatalstrassenbahn für einen fortdauernden, den lokalen Bedürfnissen genügenden fahrplanmässigen Betrieb der Bahn Schlieren–Weiningen garantiere.

Nach langwierigen mühevollen Verhandlungen zwischen den Behörden der obgenannten Gemeinden einerseits und diesen und dem Staate Zürich andererseits konnte eine Einigung erzielt werden, nach welcher die Kostenanteile wie folgt übernommen werden:

Vom Staate Zürich Fr. 20 000.–, von der Gemeinde Weiningen Fr. 17 000.–, von Schlieren Fr. 8 000.– und von Unterengstringen Fr. 15 000.–.

Der Antrag wird vom Vorsitzenden als dringlich erklärt. In der Diskussion wird teils die Verteilung der Beitragsleistung zwischen Weiningen und Unterengstringen bemängelt und von anderer Seite die Rückstellung dieses Traktandums erwünscht. Nachdem jedoch kein Gegenantrag eingebracht wird, so wird der Antrag des Gemeinderates zum Beschluss erhoben und hiefür ein Kredit von Fr. 15 000.– bewilligt».

DER FAHRPLAN DER STRASSENBAHN

Ausser den 12 fixen Haltestellen in den Ausweichen und Ortschaften sowie bei den Niveaukreuzungen mit der NOB (Nordostbahn) wurden insgesamt 24 fakultative Haltestellen eingerichtet. Mit insgesamt 36 Haltepunkten betrug der durchschnittliche Abstand 300 Meter, was «eine sehr ausgiebige Bedienung der anwohnenden Bevölkerung ergibt» aber natürlich auch die Reisedauer verlängerte.

1901 wurde zunächst ein provisorischer Fahrplan mit alle 60 Minuten nach Weiningen (an Sonntagen alle 30 Minuten) eingeführt. Die Fahrzeit betrug von Schlieren nach Weiningen 15 Minuten.

Mit dem Winterfahrplan 1902/03 ging man an Werktagen auf der Weiningerlinie zum Zweistunden-Takt (!) über.

AUSZUG AUS DEM GEMEINDERATS PROTOKOLL
VOM 30. SEPTEMBER 1902

«Der mit 1. November a.c. beginnende Winterfahrplan der L.S.B. liegt zur Begutachtung vor. Für die Strecke Schlieren–Weiningen ist der



Luftaufnahme des Dorfes mit der hölzernen Strassenbrücke und der Trambrücke (ca. 1920)

zweistündige Kurs vorgesehen, mit Ausnahme Morgens, Mittags und Abends, da Zwischenfahrten für die Abonnenten kursieren. Auf mündliches Gesuch hin wird gewünscht, dass der Mittagskurs auf 12.20 (statt 12.23) ab Schlieren und 13.00 Uhr (statt 12.55) ab Weiningen verlegt werde».

DER SCHWIERIGE WEG ZUR DIREKTEN FAHRT NACH ZÜRICH

Die Stadt Zürich wollte auf den von der LSB am 2. Juni 1900 vorgelegten Vertragsentwurf für die Einführung der LSB auf Stadtgebiet nicht eintreten. Mit Beschluss vom 23. März 1901 verpflichtete die Kantonsregierung die Stadt Zürich, der LSB wenigstens die Einfahrt bis zum Bahnübergang Marienstrasse zu gestatten «so dass eine endliche Erledigung dieser für uns hochwichtigen Angelegenheit bevorsteht».

Mit der Stadt konnte die Vereinbarung getroffen werden, dass die LSB-Wagen ab 1. Mai 1902 mit ihren Wagenführern bis zur Marienstrasse und jene der StStZ (Städtische Stras-

senbahn Zürich) bis zum Bahnübergang Altstetten führen, die Kondukteure aber an der Stadtgrenze wechselten. Nun musste wenigstens nur noch an den Bahnübergängen umgestiegen werden. Der durchgehende Betrieb über die Stadtgrenze brachte auch in weiteren Belangen eine fruchtbare Zusammenarbeit mit der Städtischen Strassenbahn. Bei der Veranstaltung von Gesellschafts- und Extrafahrten hatte die LSB «ein dankenswertes Entgegenkommen bei den Organen der städtischen Verwaltung gefunden». Wegen der Arbeitskonflikte bei der LSB wurde die durchgehende Führung der Kurse nach Altstetten zeitweise wieder aufgehoben.

HOCHBAU UND ÜBRIGE EINRICHTUNGEN

Wie bei Trambahnen üblich, verfügte die LSB nur über wenige Hochbauten. An der Stadtgrenze und am Niveauübergang in Altstetten wurde je eine elektrisch beleuchtete Wartehalle erstellt. Das Land hierfür wurde von den beiden Besitzern zur unentgeltlichen Benützung zur Verfügung gestellt.

Das einzige grössere Gebäude war das Depot Schlieren. Das Land hierfür wurde von der Firma Geissberger («Wagi») zur

unentgeltlichen Benützung auf die Konzessionsdauer von fünfzig Jahren abgetreten. Der Gebäudekomplex umfasste eine Remise von 50 m Länge und einen 10 m langen Maschinensaal, ein Personalzimmer und ein Bureaugebäude mit der Dienstwohnung des Depotchefs im ersten Stock.

Zusammen mit der Änderung des Zuganges zum städtischen Gaswerk über die neuerstellte Gasometerstrasse entstand 1909 in Schlieren eine neue Warte Halle.

STROMVERSORGUNG / FAHRLEITUNGSANLAGEN

Die im Depot Schlieren untergebrachte Maschinenanlage umfasste zunächst zwei Umformer-Gruppen zur Abgabe von 80 bis 105 Kilowatt bei 550 bis 600 Volt. Für eine dritte Gruppe wurden die Fundamente bereits vorgesehen. Die beiden Gruppen waren mit den fünf Sektionen der Fahrleitung verbunden.

Die Fahrleitung bestand aus hartgezogenem 8 mm Kupferdraht, der an Auslegermasten bzw. an Spanndrähten in einer Höhe von 6 bis 6,5 m über Schienenoberkante befestigt war. Neben den fünf Streckensektoren konnten die Fahrleitungen über die beiden Niveauekreuzungen mit der NOB separat ein- und ausschaltbar gemacht werden. Seitlich am Fahrleitungsgestänge wurde die Dienst-Telefonleitung angebracht.

Zur Versorgung der LSB erstellte das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich auf eigene Kosten eine Hochspannungsleitung vom Kraftwerk Letten.

BILLETTE UND ABONNEMENTE

10 Cts.	66872	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Aut. Verlangen vermeiden!	24899	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
		Schlieren														



Ab 15. September 1906 übernahm die Motor AG die Stromlieferung aus dem Werk Beznau, nachdem die Stadt freiwillig vom noch längere Zeit unkündbaren Stromlieferungsvertrag zurückgetreten war. Es mussten hierfür neue Zähler angeschafft werden, nachdem die ursprünglich vorhandenen nach einem Blitzschlag nicht mehr ersetzt worden waren.

Bereits 1908 ging der Stromlieferungsvertrag vom Beznau-Löntschi-Werk an die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) über.

Führend war die LSB, als sie 1915 in der Umformerstation durch die «Gleichrichter-Aktiengesellschaft» und die AG Brown Boveri in Baden vorerst versuchsweise die erste Quecksilberdampf-Gleichrichteranlage der Schweiz aufstellen liess. Nachdem zuvor Umformergruppen in Betrieb gehalten werden mussten, genügte die neue Anlage allein. Die Anlage wurde 1917 zu Eigentum übernommen. Die eine der beiden Umformergruppen konnte zu gutem Preis verkauft werden.

Auf den Strecken von der Stadtgrenze nach Altstetten und von Unterengstringen nach Weiningen wurde der Fahrdrat ausgewechselt. Auch auf der übrigen Strecke wurden einzelne abgefahrene Drahtstücke ersetzt, da man kaum mit der baldigen Betriebsumstellung rechnete.

Die Benützung dieser Monatskarte ist auf folgende Tagesstunden beschränkt:

Morgens bis	8 Uhr
Mittags von	12—2 Uhr
Abends von	6 Uhr an
Samstag abends von	5 Uhr an

An Sonn- und Festtagen hat diese Karte keine Gültigkeit.

DIE PERSONEN-TRIEBWAGEN

Zunächst beschaffte die LSB neun zweiachsige Personenmotorwagen. Vorerst hatte man sogar nur deren acht vorgesehen, was aber angesichts des umständlichen Betriebes wegen der Bahnübergänge nicht genügen konnte. Der als Anhänger vorgesehene Wagen Nr. 10 kam erst 1901 in Betrieb. Infolge der behördlichen Vorschriften einerseits und den Wünschen der Aktionäre andererseits wurden sie nicht wie zunächst vorgesehen mit offenen Perrons und «aufsetzbarem halben Führerverschluss» wie die damaligen städtischen Wagen gebaut, sondern wie bei den benachbarten Überlandstrassenbahnen und neuerdings auch bei der StStZ mit vollständig geschlossenen Perrons. Die StStZ-Wagen 105–126 entsprachen ursprünglich, von Details abgesehen, den LSB-Wagen.

Diese Verbesserungen hatten allerdings ein bedeutendes Mehrgewicht von zwei Tonnen zur Folge. Es handelte sich um Längssitzwagen mit 16 Sitz- und 17 Stehplätzen, mit Hand- und elektrischer Motorbremse versehen. «Der Motorwagen ist durch nicht weniger als 13 Lampen à 16 Kerzen beleuchtet und je mit 4 intensiv wirkenden elektrischen Heizkörpern von 2 Kilowatt versehen, so dass die Heizung und Beleuchtung allein rund 3 Kilowatt per Wagen absorbieren».

Als Wagenanstrich wählte die LSB «anstelle der für städtischen und anderen Strassenbahnen häufig verwendeten hellen oder dunklen Farben, die bisher in der Schweiz ungewöhnliche Crème-Farbe, welche sich gegenüber dem auf Landstrassen vorwiegenden Staub vortrefflich hält und einen angenehmen Eindruck macht».

Nicht so recht zu einer Überlandbahn passen wollte der geringe Achsstand von lediglich 1,66 m, der bei einer Länge von 8 Metern zu einem schlechten Wagenlauf beitrug. Die Aufsichtsbehörde hatte diesen Radstand verlangt, damit die LSB- mit den städtischen Wagen übereinstimmen würden. Die Kosten pro Wagen beliefen sich auf 22 267 Franken.

Bereits 1901 drängten sich verschiedene Verbesserungen auf. Ungünstig wirkte sich erwartungsgemäss der kleine Radstand aus, der zusammen mit der weichen Federung bei einiger Geschwindigkeit zu starkem Schwanken führte. Versuche zur Verbesserung brachten bis anhin nicht den angestrebten Erfolg; dies war erst mit der Vergrößerung des Achsstandes möglich. Vorerst aber wurde versucht, mit «fleissiger Erneuerung der Federn und möglichst gutem Zustand des Geleises diesen Übelstand etwas zu mildern und wird in dieser Beziehung getan, was möglich ist».

1903 erhielt der Motorwagen 3 einen von 1,66 auf 2,2 m vergrösserten Radstand, um einen besseren Wagenlauf zu erzielen. 1904 begann die Umbauaktion an den übrigen Wagen. Die Untergestelle wurden von der SWS umgebaut. Die nötigen Mittel hierfür wurden durch Land- und Güterwagenver-



Wagen Nr. 10 auf der Strecke

kauf beschafft (Man stand also schon damals vor der Tatsache, dass die Aufsichtsbehörden unsinnige Anordnungen durchsetzten, ohne später die finanzielle Verantwortung für Fehlentscheide tragen zu müssen). Die Umbauten bewährten sich, es durfte eine längere Lebensdauer der Wagen und eine Schonung des Oberbaues und der Fahrleitung erwartet werden. Gleichzeitig wurden die infolge des Untergestellumbaus in die Wagenmitte verlegten Vorschaltwiderstände mit einem gelochten Rippenblech überdeckt, sodass die entstehende Motorenwärme für die Wagenheizung herangezogen werden konnte. In der warmen Jahreszeit wurde das Blech überdeckt.

1913 wurde bei einem Wagen probeweise das Untergestell von 2,2 auf 2,8 m Radstand umgebaut, um die Höchstgeschwindigkeit von 25 auf 30 km/h erhöhen zu können. Die Aufsichtsbehörde verweigerte aber die Geschwindigkeitserhöhung unter Hinweis auf den schlechten Gleiszustand.

1926 wurden im Hinblick auf die Verlängerung nach dem Hauptbahnhof Klapprountafeln angeschafft («Baumann-Kalender» nach StStZ-Muster). Auf dem Dach wurden unbeleuchtete Nummerntafeln «20» montiert.

Das städtische Fahrpersonal, das sich mit der Verlängerung zum Hauptbahnhof 1927 mit den LSB-Wagen abzugeben hatte, protestierte gegen deren ungenügende Bremsausrüstung und die durch die Holzrahmenfenster eingeschränkte Übersicht.

Die Wagen blieben nur noch kurze Zeit im Fahrplanbetrieb, ein Teil davon hat aber noch Jahrzehnte überlebt. Aus den beiden noch erhaltenen Wagen entsteht in den nächsten Jahren ein LSB-Wagen im Aussehen der Zwanzigerjahre, ausgeführt vom Verein Tram-Museum Zürich.

DIE KAUM BENÜTZTEN PERSONENANHÄNGEWAGEN

Auf die Eröffnung lieferte die SWS vier Anhängewagen C 10–13, die genau dem wagenbaulichen Teil der Motorwagen entsprachen. Man rechnete von Anfang an damit, die Wagen bei Bedarf zu motorisieren. Dadurch wurden sie indessen für die ungenügend motorisierten Triebwagen zu schwer.

Erst ab 1901 kamen sie zögernd in Betrieb, denn sie liessen sich wegen der Erschwernisse durch die Bahnübergänge nur an Grossverkehrstagen im Sommer verwenden. Es waren höchstens zwei Anhängewagen im selben Monat eingesetzt; Nr. 13 überhaupt nie. Nr. 10 letztmals im Oktober 1901. Er wurde in der Folge zum Motorwagen mit gleicher Nummer umgebaut.

1902 erhielten die Wagen Beleuchtungseinrichtungen. Trotz seltenem Gebrauch wurde auch bei den Anhängewagen der Radstand von 1,66 auf 2,2 m vergrössert.

Die wegen ihres grossen Gewichtes auch nach dem Wegfall der Bahnübergänge nur sporadisch eingesetzten drei Anhängewagen wurden 1917 zum Preis von je 9 500 Franken (Buchwert 8 600 Franken pro Wagen) an die unter akutem Wagenmangel leidende StStZ verkauft. Sie wurden umgehend motorisiert und als Ce 2/2 141–143 (später 140–142) in Betrieb gesetzt. Im Gegensatz zu den ehemaligen LSB-Triebwagen erhielten diese Wagen 1932/33 stärkere Motoren und blieben nochmals zehn Jahre in Betrieb, bis sie 1942/43 zusammen mit gleichen StSt-Wagen den neuen Vierachswagen Platz machen mussten und abgebrochen wurden.

BIERTRANSPORTE, KIESFUHREN UND DER POSTROLLI

Zusammen mit den ersten acht Trammotorwagen wurde auch ein Gütermotorwagen beschafft. Es handelte sich um einen gedeckten Güterwagen, auf dessen beiden offenen Plattformen die nötigen Bedienungsorgane analog den Personentriebwagen angebracht waren. Vom Eisenbahndepartement wurde nachträglich noch der Einbau einer Sandstreuvorrichtung verlangt.

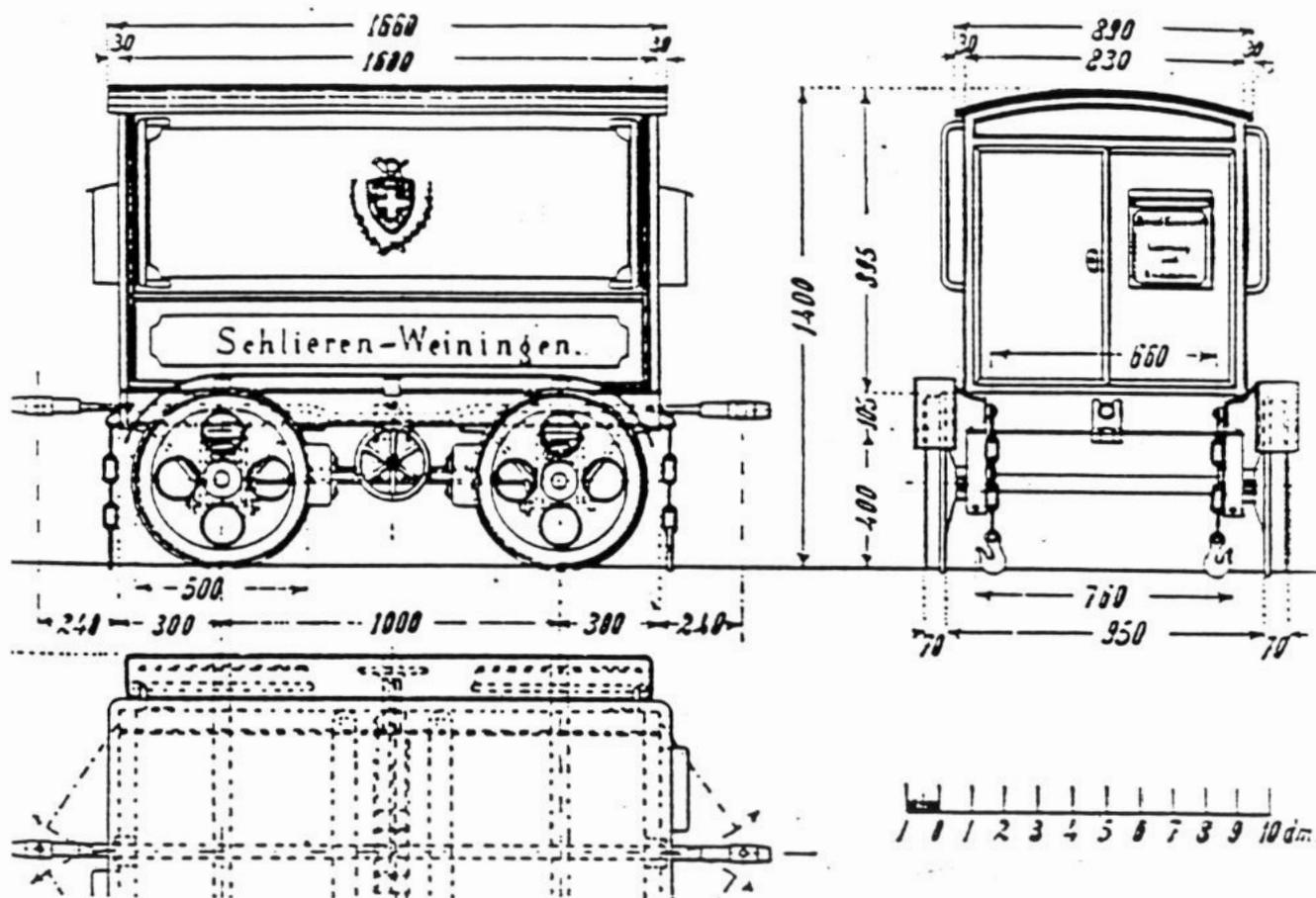
Entgegen ersten Absichten entwickelte sich auf der LSB zunächst kein nennenswerter Güterverkehr. Schon gegen Ende 1901 wurde deshalb die elektrische Ausrüstung demontriert und für den Umbau des Anhängewagens 10 zum Triebwagen verwendet. Der zum Anhängewagen gewordene Güterwagen wurde noch vereinzelt als solcher verwendet. Die Güterwagen wurden nun durch die gewöhnlichen Tramwagen geschleppt. 1904 konnte auch der gedeckte Güterwagen «gelegentlich einer pressanten Lieferung» für 2 050 Franken an die SWS verkauft werden. Die SWS verkaufte ihn an die StStZ. Er wurde in der Folge verschiedentlich umgebaut. Um 1920 erhielt er wieder eine elektrische Ausrüstung. Unzählige VBZ-Fahrzeuge hat der als Dienstwagen der Zentralwerkstätte zugeteilte Wagen früher in der «Wagi» Schlieren abgeholt und später von den SBB-Rollschemeln geholt. Erst 1990 wurde er ausrangiert. Sein Peckham-Untergestell hat den Weg nach Schottland gefunden, wo es dem Wiederaufbau eines einzigartigen «Hotel-Trams» dient.

Der Verwaltungsrat beschloss 1902, auf die Einführung des Güterverkehrs mit Ausnahme der Biertransporte der Brauerei Fleisch in Dietikon zu verzichten und die Konzessionsänderung in die Wege zu leiten. Auch die von den Geldgebern veranlasste Expertise über den Betrieb kam zum Schluss, dass sich der Güterverkehr wegen der betrieblichen Erschwernisse nicht lohnen könne. Die bereits erworbenen beiden offenen Güterwagen wurden nach Lausanne verkauft, wo sie bis 1962 in Betrieb blieben.

Neben den Biertransporten verblieb der Posttransport mit dem «Postrolli» von Schlieren nach Weiningen, wofür die LSB eine Entschädigung von 1 200 Franken pro Jahr erhielt. Dieser «Postrolli» – ein Unikat von dem nur noch Zeichnungen existieren – wird zur Zeit vom Verein Tram-Museum Zürich rekonstruiert.

Die Einnahmen für die Biertransporte konnten laufend gesteigert werden. Sie stiegen 1907 auf 3 380 t an, daneben konnten nun auch 1 500 Tonnen Kies befördert werden; im folgenden Jahr konnten erstmals Eistransporte verzeichnet werden.

Erst 1910 kam die LSB wieder zu einem Dinstmotorwagen. Dank dem Entgegenkommen der SWS, der Gemeinden und anderer Institutionen konnte 1910 ein Motorsprengwagen für die Staubbekämpfung auf den vom Tram durchfahrenen Strassen beschafft werden. Die SWS willigte in einen Abzahlungsvertrag ein, während die Gemeinden Altstetten, Schlieren und Dietikon sowie der Zürcher Automobilclub, die Löwenbräu AG und 110 Liegenschaftsbesitzer entlang der Badenerstrasse die Betriebskosten übernahmen. Die Gemeinden erklärten sich zur Gratislieferung des benötigten Wassers bereit. Das in einem 8 000-Liter-Behälter untergebrachte Wasser wurde durch ein besonderes, elektrisch angetriebenes Druckwerk nach beiden Seiten versprüht. Die mit dem neuen Fahrzeug gesammelten Erfahrungen waren sehr gut; selbst bei Wassermangel in einzelnen Gemeinden



Plan des Postrollis

konnte die Staubplage erfolgreich bekämpft werden. Damit wurde auch die Verwendung der offenen StStZ-Sommerwagen an Sonntagen erleichtert. Der Wagen eignete sich für den Schneebruch. Damit konnte die Überlastung der Personenmotorwagen durch diese Einsätze vermieden werden. Immerhin wurde aus dem Überschuss der Sprengwagenrechnung ein Fonds für allfällige Motorenerneuerungen angelegt. Während des ersten Weltkrieges kamen noch zahlreiche Kiestransporte für die StStZ dazu. 1917 ging das in den Berichten da und dort als «Güterlokomotive» bezeichnete Fahrzeug denn auch in den Besitz der LSB über. In späteren Jahren fielen die Gütertransporte weitgehend weg und mit dem Strassenausbau waren seine Dienste als Sprengwagen nicht mehr gar so gefragt. Der Wagen ging 1931 an die StStZ über, wo er nochmals dreissig Jahre im Einsatz stand.

1915 wurden umfangreiche Transporte aus der städtischen Kiesgrube im Schönenwerd nach dem Bahnhof Schlieren ausgeführt, wofür die Stadt Zürich ein Anschlussgleis zum Güterbahnhof Schlieren erstellte und die nötigen Materialwagen stellte. Ab Oktober 1923 wurden die Bier-, Eis- und Schottertransporte gänzlich auf der Strasse abgewickelt. Die 465 Meter lange Strecke Dietikon-Löwenplatz-Brauerei wurde deshalb 1925 abgebrochen.

FINANZIELLES

An das Betriebsdefizit leisteten die Gemeinden Altstetten und Schlieren sowie eine Obligationärsgruppe Vorschüsse. Noch offen waren Restguthaben der Generalunternehmung und eines weiteren Unternehmens vom Bau her. Die Gemeinden Altstetten und Schlieren sowie Bauunternehmer übernahmen an Zahlungsstatt weitere Obligationen. Dagegen lehnte der Kanton eine Nachsubvention ab, da die gesetzlichen Grundlagen hierfür nicht gegeben waren.

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES VOM 8. JUNI 1901

«2. Mit Zuschrift vom 22. Mai a.c. stellt der Verwaltungsrat der Limmatal-Strassenbahn das Gesuch, die Gemeinde Unterengstringen möchte auf die Ausrichtung der Bauzinsen verzichten. Es wird bemerkt, dass das nämliche Gesuch an die Regierung des Kantons Zürich und die übrigen beteiligten Gemeinden gerichtet worden sei. Nach gewalteter Diskussion wird einstimmig beschlossen das Gesuch abzuweisen».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES
VOM 5. JULI 1901

«In Übereinstimmung mit dem von den Abgeordneten der Gemeinderäte von Schlieren, Dietikon und Unterengstringen gefassten Beschlüsse, wird beschlossen, auf die Ausrichtung der Bauzinsen seitens der L.S.B. nicht zu verzichten, dagegen unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Gemeindeversammlung eine Obligation à Fr. 500.– zu nehmen».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DES GEMEINDERATES
VOM 12. APRIL 1902

«Der Vorsitzende macht die Mitteilung, dass in der am 8. crt. stattgefundenen Konferenz in Schlieren, den bei der L.S.B. interessierten 5 Gemeinden ein zu leistender jährlicher Beitrag von Fr. 3 000.– aufgebracht werden müsse, um das Unternehmen noch über Wasser halten zu können.

Nach gewalteter Diskussion wird mit 4 gegen 1 Stimme beschlossen, der Gemeindeversammlung den Höchstbetrag von Fr. 500.– jährlicher Beitrag zu beantragen».

PROTOKOLL DER GEMEINDERATSSITZUNG
VOM 22. APRIL 1902

«Der Vorsitzende hat in der Zusammenkunft der Gemeindepräsidenten für die Gemeinde Unterengstringen einen jährlichen Beitrag von Fr. 200.– offeriert, was zu minim befunden wurde. Es wird beschlossen, mit Herrn PROBST WILLI im Kloster Fahr und Herrn BEBIÉ Eckstein Rücksprache zu nehmen, ob vielleicht von dieser Seite Beiträge zu erhoffen seien, um die Gemeinde möglichst zu entlasten».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GEMEINDERATSSITZUNG
VOM 9. MAI 1902

«Nach dem vorliegenden Vertrags-Entwurf hätten die Limmattalgemeinden folgende jährliche Beiträge an die L.S.B. zu leisten:

	pro 1902–1904	pro 1905–1906
Altstetten	Fr. 500.–	Fr. 250.–
Schlieren	Fr. 800.–	Fr. 400.–
Dietikon	Fr. 600.–	Fr. 300.–
Weiningen	Fr. 550.–	Fr. 275.–
Unterengstringen	Fr. 550.–	Fr. 275.–
	<u>Fr. 3 000.–</u>	<u>Fr. 1 500.–</u>

Der für unsere Gemeinde bemessene Beitrag wird als zu hoch befunden und es wird beschlossen einer kommenden Gemeindeversammlung einen Beitrag von Fr. 400.– zu beantragen. Herr JAKOB VÖGLER hält an seinem Antrag, nichts mehr an dieses Unternehmen zu geben, fest, bleibt aber damit in der Minderheit».

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GEMEINDEVERSAMMLUNG
VOM SONNTAG, DEM 25. MAI 1902, NACHMITTAG 13.00 UHR

«Trakt. II. Der Vorsitzende teilt mit, dass die Limmattaler Strassenbahn im letzten Rechnungsjahr ein Betriebsdefizit von ca. Fr. 6 000.– erlitten habe und dass daher die 5 interessierten Gemeinden des Limmattales von obigem Unternehmen um Leistung von jährlichen Leistungen ersucht worden seien. Von Unterengstringen würden pro 1902–1904 jährlich Fr. 550.– und pro 1905–1906 je Fr. 275.– verlangt. Der Gemeinderat habe diese Quote zu hoch befunden, sich in seiner Mehrheit aber bereit erklärt, der Gemeindeversammlung einen jährlichen Beitrag von Fr. 400.– bzw. Fr. 200.– zu beantragen. Nachdem nun aber der Rechenschaftsbericht und die Rechnung pro 1901 der L.S.B. bis jetzt noch nicht erschienen sei und die Gemeinde Dietikon nicht gewillt sei, einen Beitrag zu leisten, beantragt der Gemeinderat Verschiebung dieses Traktandums, was einstimmig gutgeheissen wird».

1903 entwickelte sich die finanzielle Lage sehr ungünstig, weil die Inhaber des grössten Teils des Obligationenkapitals, die Bank Leu und die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt in Leipzig, ihren gesamten Besitz an LSB-Obligationen samt Zinsguthaben an ein zürcherisches Finanzkonsortium zu einem reduzierten Preis verkauften. Es gelang nicht, diese Obligationen in den Besitz einer zur Übernahme bereiten Aktionärsgruppe zu bringen. Auch sistierte die Bank Leu AG gleichzeitig mit dem Verkauf den zugesicherten Kredit für den Bau der Unterführung in Altstetten, sodass die Finanzierung dieser Baute sowie der Wagenumbauten (Radstandvergrößerung) gefährdet war. Ein Teil davon wurde schliesslich von den neuen Inhabern übernommen. Die LSB wies im übrigen die kleinsten Betriebsausgaben pro Wagenkilometer aller Schweizer Trambahnen auf.

Die von der LSB zu tragenden Kosten für die Unterführung Altstetten beliefen sich auf Fr. 23 017.–. Durch den Landverkauf an die SWS und den Verkauf des ehemaligen Gütermotorwagens konnten die nötigen Mittel für die Radstandvergrößerung bei den Personenmotorwagen beschafft werden.

Dank der Unterführung konnte man 1904 melden: «Trotz einigen ungünstigen Verumständen schloss die Rechnung erstmals mit einem kleinen Überschuss ab».

Das Obligationenkapital befand sich zur Hauptsache in den Händen des Finanzkonsortiums bzw. der andere Teil «in den Händen einer der Gesellschaft nahestehenden Persönlichkeit» (Fabrikant GEISTLICH).

1905 wurde den Aktionären ein Nachlassvertrag mit einer Reduktion des Aktienkapitals um 20% vorgeschlagen, um den Passivsaldo von Fr. 170 974.– eliminieren zu können.

Mit dem verbesserten Betriebsergebnis konnten die seit Jahren geschuldeten Sitzungsgelder an die Direktionsmitglieder ausbezahlt und Einlagen in den Erneuerungsfonds vorgenommen werden. Dafür mussten die Obligationäre nochmals auf eine Zinszahlung verzichten.

1908 ergab sich ein Einnahmerückgang infolge des Arbeitskonfliktes (siehe Abschnitt «Personal») und Wegfall der Kiestransporte. Der Einnahmerückgang bei den Monatskarten wurde im Geschäftsbericht 1909 auf die Ansiedelung von Arbeitnehmern in der Nähe ihrer Arbeitsstellen und das Eingehen verschiedener Industriebetriebe zurückgeführt, dürfte aber durch den erwähnten Boykott verursacht worden sein. Der Bau des «Gasi-Dörflis» in Schlieren hatte also seine Auswirkungen auch auf die Frequenzen des LSB-Trams.

Das Vorjahresergebnis wurde 1910 übertroffen, wozu neben dem Gordon-Bennet-Ballon-Wettfliegen vor allem ein Zirkusbetrieb an der Stadtgrenze beigetragen hatte. Stark nahmen auch die Biertransporte und die daherigen Einnahmen zu.

Mehrauslagen ergaben sich durch Gehaltserhöhungen, Personalvermehrung und die grossen Schneefälle im Januar/Februar 1911, dafür Einsparungen beim Unterhalt der Triebwagen infolge Schonung dank Einsatz des Sprengwagens.

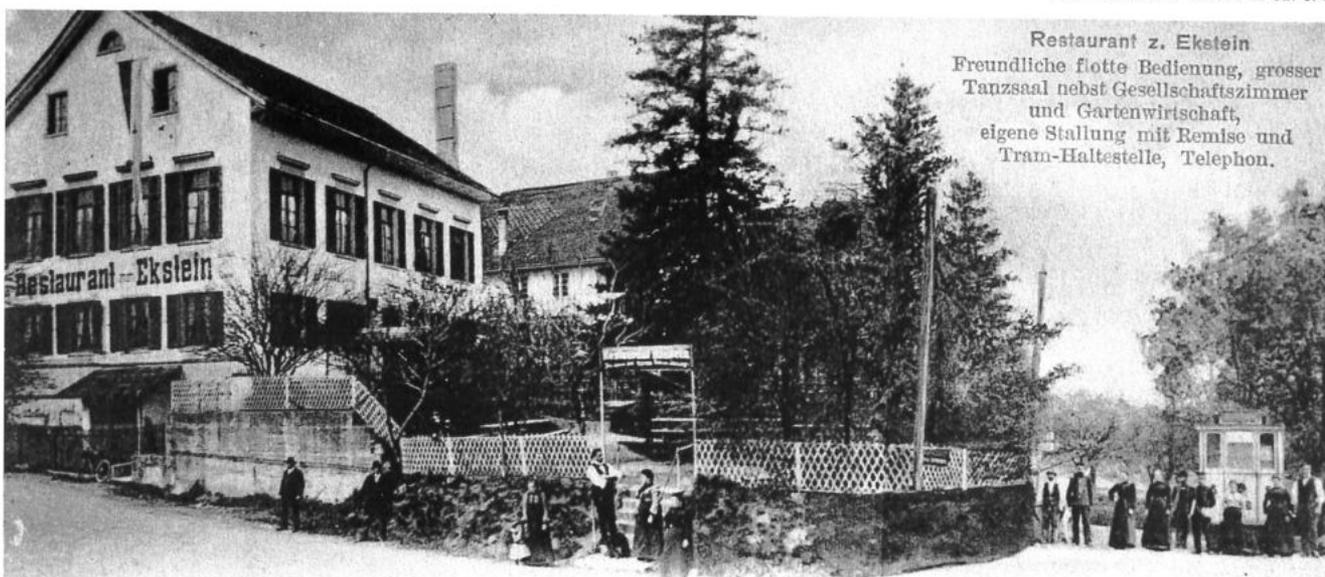
Die Finanzierung des Gleisumbaus, die wünschbare Erneuerung des Fahrzeugparkes und die Rückzahlung des Obligationenkapitals von Fr. 500 000.- machte 1926 Verhandlungen mit verschiedenen Bankinstituten nötig, die aber zu keinem Ergebnis führten. Insbesondere hielt das

konzessionsgemässe Rückfallsrecht an den Kanton die Geldgeber von weiteren Investitionen ab. Mit Mühe konnten sie zu einer Verlängerung des Obligationenanleihebewegtes werden.

Es wurde deshalb am 19. Dezember 1926 eine Eingabe an die Kantonsregierung eingereicht, in der die finanziellen Verhältnisse eingehend dargelegt wurden und der Verzicht auf das Heimfallsrecht oder zumindest eine Verlängerung der Konzession um weitere dreissig Jahre gefordert wurde. Sollte der Kanton der LSB nicht entgegenkommen, müsste die Einstellung der noch nicht umgebauten Strecken nach Dietikon und Weiningen in Aussicht genommen werden. 1928 war es dann auf dem Abschnitt Schlieren-Dietikon so weit.

Relativ rasch und schmerzlos vollzog sich in der Folge die Übernahme durch die Stadt Zürich. Auf den 1. Mai 1931 wurde die verbleibende Tramstrecke Stadtgrenze-Schlieren in das Taxsystem der StStZ aufgenommen, während die «Kraftwagenlinie» Dietikon-Schlieren-Weiningen ein eigenes Taxsystem erhielt. Die Eigenheit, dass Schlieren tarifrisch zum Stadtnetz gehörte, hielt sich in der Folge selbst nach der Umstellung auf Busbetrieb bis 1990. Seit 1954 verkehren auf der Strecke Farbhof-Schlieren Busse, sodass heute nur noch die Strecke in der ehemaligen Gemeinde Altstetten erhalten ist, wenn auch in anderer Form als zu LSB-Zeiten.

Tramhaltestelle Eckstein ca. 1902



Restaurant z. Eckstein
Freundliche flotte Bedienung, grosser
Tanzsaal nebst Gesellschaftszimmer
und Gartenwirtschaft,
eigene Stallung mit Remise und
Tram-Haltestelle, Telephon.

Gruss aus Unter-Engstringen L. R.

Besten Dank für deine l. Karte von deinem Auffahrtsausflug; auch wir benützten den herrlichen klarer Tag zu einer Spitztour, aber nur in «Rütihof» wohin sich leider noch kein Ansichtskartenfabrikant verirrt hat, weshalb du auf eine Karte aus diesem weltvergessenen Tälchen verzichten musstest. Dürfen wir bald wieder ein Briefchen erwarten. Herzl. Gruss
E. Braun Ammann. Karl & China

Phot. u. Verlag v. Sattler, Zürich III

PERSONAL

Für den vorerst auf die Strecke Zürich–Dietikon beschränkten Betrieb waren auf Jahresende 1900 26 Personen angestellt, wovon drei Personen auf die Verwaltung, fünf auf den Bahnunterhalt und der Rest auf den Fahr- und Werkstätte-dienst entfielen. Neben dem festangestellten Personal wurden ab 1901 Ablöser für den Sonntagsdienst beschäftigt, einerseits um den starken Ausflugsverkehr auf den Aussen-ästen zu bewältigen und andererseits, um dem Stammpersonal die vorgeschriebenen freien Sonntage gewähren zu können. Neben dem Betriebschef gab es 1901 im Büro nur einen Lehrling im ersten Lehrjahr!

Die Hochkonjunktur um 1906 hatte ihre Folgen. Man las 1908: «Unter dem Personal bestand seit einiger Zeit eine Unruhe, die von einigen inzwischen entlassenen Agitatoren geschürt wurde». Die Entlassung eines Kondukteurs infolge Unterschlagung wurde zum Anlass genommen, um vom 30. August–2. September 1908 und ab 8. Oktober in den Streik zu treten. Die Entlassung musste bis zur gerichtlichen Beurteilung des Falles zurückgestellt werden. Zwar wurde der Kondukteur aus juristischen Gründen freigesprochen, hatte jedoch die Gerichtskosten zu übernehmen. Die Verwaltung beharrte auf der Entlassung, worauf der zweite Streik ausbrach. Durch das Verwaltungspersonal und einige dem Unternehmen treugebliebene Angestellte konnte aber ein reduzierter Betrieb von der Stadtgrenze bis Schlieren und nach vier Tagen der gesamte Fahrplan aufrechterhalten werden.

Die LSB wurde in der Folge von der Arbeiterschaft des Einzugsgebietes boykottiert. Die Auseinandersetzung dauerte bis 28. November 1908 und endete mit der Entlassung von 12 meist seit Jahren beschäftigten Angestellten. Die Verwaltung hatte sich bereit erklärt, von den infolge Vertragsbruches durch den Streik als entlassen erklärten Angestellten vier alte Angestellte wieder einzustellen. «Der Kampf ist für die Unternehmung die Tatsache zu konstatieren, dass seit der Entfernung der renitenten und aufwieglerischen Elemente wieder Ordnung und Disziplin im Betriebe eingetreten ist. Es wiegt dies die erlittenen Verluste auf».

Nach dem Kriegsausbruch wurden dem Personal ab 1915 Lohnabzüge zugemutet, die aber im folgenden Jahr wegen der Teuerung nicht nur sistiert wurden, es mussten im Gegenteil Teuerungszulagen gewährt werden.

Nach dem Generalstreik von 1919 musste auch die LSB den Acht-Stunden-Tag einführen. 1921 wurde erneut eine neue Gehaltsordnung in Kraft gesetzt, welche für das Fahrpersonal, Reparatere usw. Monatslöhne zwischen 270 und 450 Franken vorsah. Tagelöhner erhielten damals zwischen Fr. 8.– und Fr. 11.– pro Tag. Als Gegenleistung für diese relativ guten Löhne musste das Personal eine Verschärfung der Arbeitszeitregelung mit Wiedereinführung des 9-Stunden-Tages hinnehmen. Das Personal war damit fast einstimmig einver-

standen. «Es machten sich dann aber störende Einflüsse von dritter Seite geltend, welche die Durchführung dieser sowohl im Interesse des Personals als auch der Verwaltung liegenden Änderung der Arbeitsverhältnisse verzögerten». Das Aushilfspersonal wurde nunmehr durch die betriebsführende ZOS-Strassenbahn gestellt oder von anderen von ihr verwalteten Bahnen (Zug, Uetliberg, Zürcher Oberland) abgezogen. Dieser Austausch ermöglichte einige Einsparungen. Von den 35 Ende 1930 bei der LSB beschäftigten Angestellten traten deren 30 zur Städtischen Strassenbahn Zürich über.

EINE KURZE EPISODE – DAS ZÜRI-TRAM IN UNTERENGSTRINGEN

Am 24. März 1925 wurde ein neuer Fahrplan eingeführt, da nun die Wagen nach Weiningen durchgehend verkehren konnten. Bis Schlieren wurde alle 12 Minuten gefahren, aber dort wechselweise nach Weiningen und Dietikon. Statt alle zwei Stunden ein gelber LSB-Wagen erschien nun also alle 24 Minuten ein Züri-Tram in Weiningen.

Ab 27. April 1927 konnte dank der Tieferlegung der «Linksufrigen» der direkte Verkehr nach dem Hauptbahnhof Zürich aufgenommen werden. Es wurden mit der Liniennummer 20 die LSB-Wagen von Dietikon bis Zürich HB und die StStZ-Wagen von Schlieren bis Weiningen eingesetzt, wobei aber das Personal an der Stadtgrenze wechselte. Der Wagendurchlauf wirkte sich günstig auf die Frequenzen aus.

DIE ERNEUERUNG DER STRECKEN NACH DIETIKON UND WEINGEN

In den Zwanzigerjahren erwies sich die Erneuerung der abgefahrenen Gleise als dringend.

Die Gleiserneuerung Schlieren–Dietikon und von Engstringen nach Weiningen konnte auch 1926 nicht erfolgen, da die Finanzierung nicht geregelt werden konnte, zumal gleichzeitig noch das Obligationenkapital zur Rückzahlung fällig wurde. Auf den nicht umgebauten Streckenabschnitten wurden die schlechtesten Schienenstösse gehoben, mit Sickerdolen entwässert, neu verlascht und die Spur reguliert. Nach wenigen Monaten zeigten sich die Mängel von neuem. Auf den stark eingeschlagenen Schwellen liessen sich die Schienen nicht mehr genügend befestigen. Im Hinblick auf die vorgesehene Totalerneuerung wurden indessen nur die aller-notwendigsten Arbeiten ausgeführt.

Auf der Weingerstrecke wurden 1927 wiederum gesunkene Stösse gehoben und reguliert, während auf der Dietikerlinie im Hinblick auf den Umbau keine Unterhaltsarbeiten mehr ausgeführt wurden. Beim Sennenbühl in Engstringen wurde

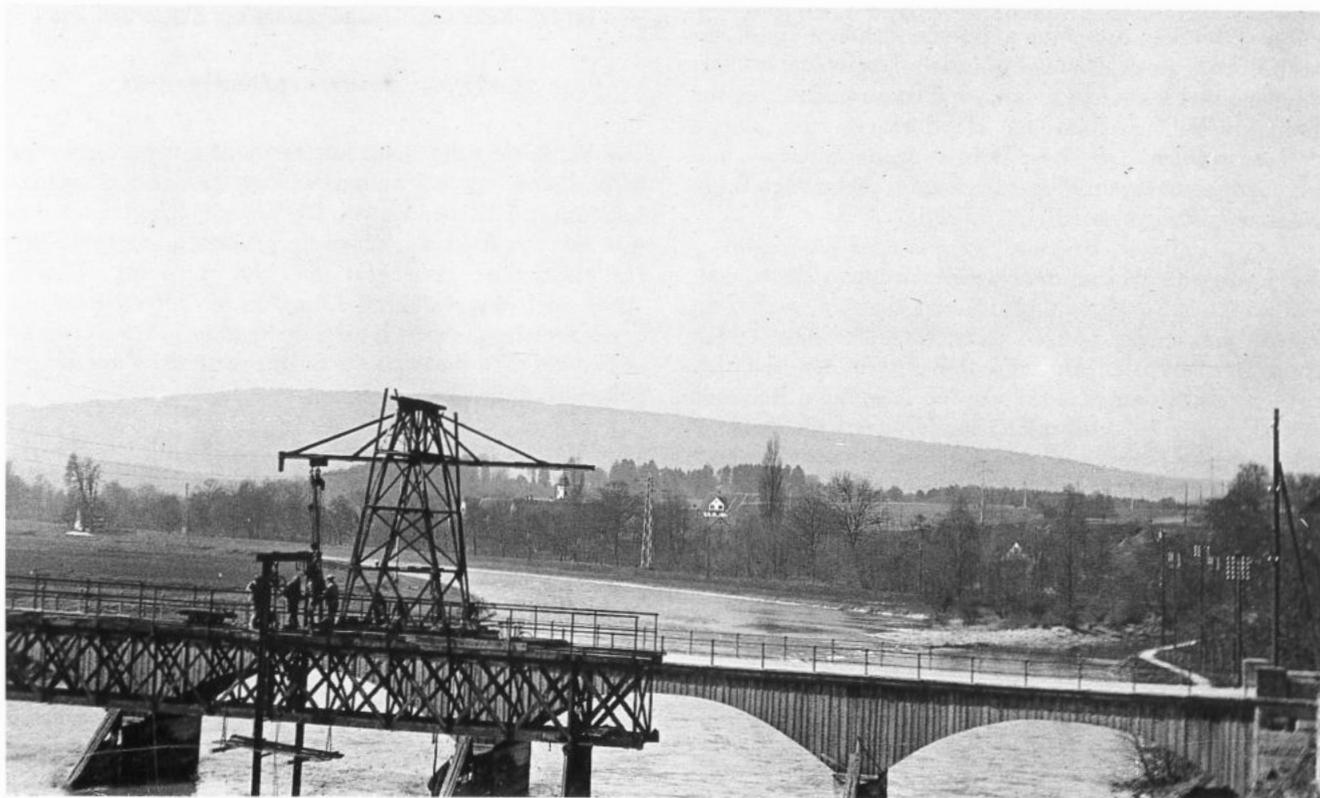
ein Kurve erneuert und verstärkt. Ferner wurden auf der ganzen Strecke Schlieren-Weiningen wiederum verschiedene Stösse instandgestellt.

Wegen des schlechten Gleiszustandes, der den Strassenbahnbetrieb zu gefährlich machte, wurde der Betrieb auf den Linien Schlieren-Dietikon auf Ende Januar 1928 vorübergehend provisorisch eingestellt, das Gleis abgebrochen und der Betrieb mit gemieteten Autobussen der AG für Automobilbetriebe im Kanton Zürich (einer Tochterfirma des Imperiums von Direktor GUIDO MEYER) durchgeführt. Mit dem Autobus wurden 79 966 km gefahren. Eifrig wurden Projekte für den Wiederaufbau der Strecke auf Eigentrasse

verfolgt, jedoch gelang die Finanzierung nicht. Die Fahrleitungsanlage blieb zunächst noch erhalten.

1929 musste von der Überlandstrasse bis zur Limmatbrücke in Schlieren das Gleis dem neuen Strassenbelag angepasst werden und wurde zu diesem Zweck auf einer längeren Strecke durchreguliert. Auf dem Abschnitt Sennenbühl bis Weiningen wurden wiederum Stösse repariert und in zwei Kurven die Spur eingezogen. Die LSB war also durchaus gewillt, die Aussenstrecken aufrechtzuerhalten bzw. wieder neu zu erstellen. Die eher unerwartete Übernahme durch die Stadt brachte dann aber den endgültigen Verzicht auf die beiden Strecken Schlieren-Dietikon und Schlieren-Weiningen.

Der Abbruch der Trambrücke März 1935



BETRIEBSSTÖRUNGEN, UNFÄLLE

Wie bei Kleinbetrieben üblich, ereigneten sich auch bei der LSB allerhand Unregelmässigkeiten im Betrieb, von denen allerdings nur grössere Vorfälle und die gesetzlich meldungspflichtigen Vorfälle in den Berichten erwähnt wurden. Die Strassenbenützung und die mangelnde Vorsicht der Fussgänger in der Zeit vor der Verbreitung der Autos führten verhältnismässig häufig zu teils gravierenden Unfällen.

Am 21. April 1901 fuhr ein Wagenführer, mit einem besetzten Wagen von Engstringen herkommend, «mit voller Gewalt» auf einen am Bahnübergang Schlieren befindlichen, eben-

falls besetzten Wagen auf, sodass beide Wagen erheblich beschädigt und zwei Personen leicht verletzt wurden. Der Untersuch hat ergeben, dass der Wagenführer, ganz entgegen den ihm wohlbekannten Vorschriften, viel zu schnell gefahren ist und ausserdem während der Fahrt den Kontrollhebel abgenommen hat, sodass er, als bei der enormen Geschwindigkeit die Handbremse nicht mehr genügte um den Wagen zu stellen, das absolut zuverlässige Mittel der elektrischen Bremsung nicht mehr zur Verfügung hatte. Der Angestellte wurde entlassen und seine Dienstbürgen für den entstandenen Schaden haftbar gemacht und ausserdem vom Gericht zu 7 Tagen Gefängnis, einer Staatsbusse und den Kosten verurteilt.

Am 6. Juni 1901 fuhr unterhalb Schönenwerd ein von Schlieren kommendes, von fünf Personen besetztes Break unmittelbar vor den von Dietikon kommenden Tramwagen, sodass das Gespann umstürzte und drei Personen erheblich verletzt wurden. Der Besitzer des Fahrzeuges wurde wegen des leichtsinnigen Fahrens zu einem Tag Gefängnis verurteilt. Im ganzen wurden bei neun Unfällen zwei Reisende, 3 Angestellte und 9 Drittpersonen verletzt.

Am 6. März 1902 wurde einem Kondukteur beim plötzlichen Zuschlagen einer Wagentüre beim brusken Bremsen der rechte Daumen vollständig abgetrennt.

Die Weingerlinie reizte offenbar zu Geschwindigkeitsexzessen: Am 2. November 1902 fuhr ein Wagenführer auf der Rampe von der oberen Hönggerstrasse bis zur Limmatbrücke so schnell, dass unter den Reisenden eine Panik ausbrach, sodass einer absprang und sich dabei verletzte. Der Wagen konnte schliesslich vom Kondukteur und Fahrgästen durch starkes Anziehen der Handbremse zum Stehen gebracht werden. Der Wagenführer wurde entlassen und vom Gericht zu einem Monat Gefängnis, 20 Franken Busse und den Kosten verurteilt.

Am 13. August 1905 kam es wiederum zu einem Zusammenstoss zwischen Schlieren und Unterengstringen, weil es ein Wagenführer an der nötigen Aufmerksamkeit hatte fehlen lassen. Der Fehlbare wurde entlassen und für den Materialschaden haftbar gemacht. Es wurden dabei zwei Reisende verletzt. Am 27. September 1905 wurde ausserhalb Schlieren eine schwerhörige Frau, die unmittelbar vor dem herannahenden Tramwagen aufs Gleis trat, angefahren, wobei sie tödliche Verletzungen erlitt.

Ein eigentliches Bahnunglück gab es 1918, nämlich ein Zusammenstoss zwischen einem Eistransportzug und einem Tramwagen, wobei sechs Reisende und zwei Angestellte verletzt wurden. Die Kollision ereignete sich in dichtem Nebel bei der Haltestelle Mülligen.

Gegen Ende des Betriebes nach Dietikon und Weiningen ereigneten sich immer mehr Entgleisungen zufolge des schlechten Schienenzustandes.

GROSSKAMPFTAGE

(Das internationale Gordon Bennet-Wettfliegen für Freiballone 1909)

Eher beschönigend wurde 1909 über das Grossereignis in der Geschichte der LSB berichtet: «Dem Ereignis des Jahres, dem Gordon Bennet-Wettfliegen, das vom 1. bis 3. Oktober in Schlieren stattfand, wurde die nötige Aufmerksamkeit geschenkt und konnte der nach Erwarten eingetretene enorme Verkehr dank der Mitwirkung und des Entgegenkommens der Städtischen Strassenbahn bewältigt werden.

Der grosse Verkehr, welcher schon an den beiden letzten September-Sonntagen vor dem Wettfliegen einsetzte, wickelte sich, dank der Bemühungen unserer Beamten und Angestellten, zur allgemeinen Befriedigung und ohne nennenswerte Unfälle ab» (nach anderen Quellen soll der Tram- und Eisenbahnverkehr in der Region Zürich hoffnungslos überfordert gewesen sein).

Der Mehrverkehr wurde im September auf 11 500 Personen und 2 300 Franken und im Oktober auf 40 750 Personen und 8 150 Franken berechnet. An den drei eigentlichen Festtagen wurden 45 600 Personen befördert und Einnahmen von 9 082 Franken erzielt.

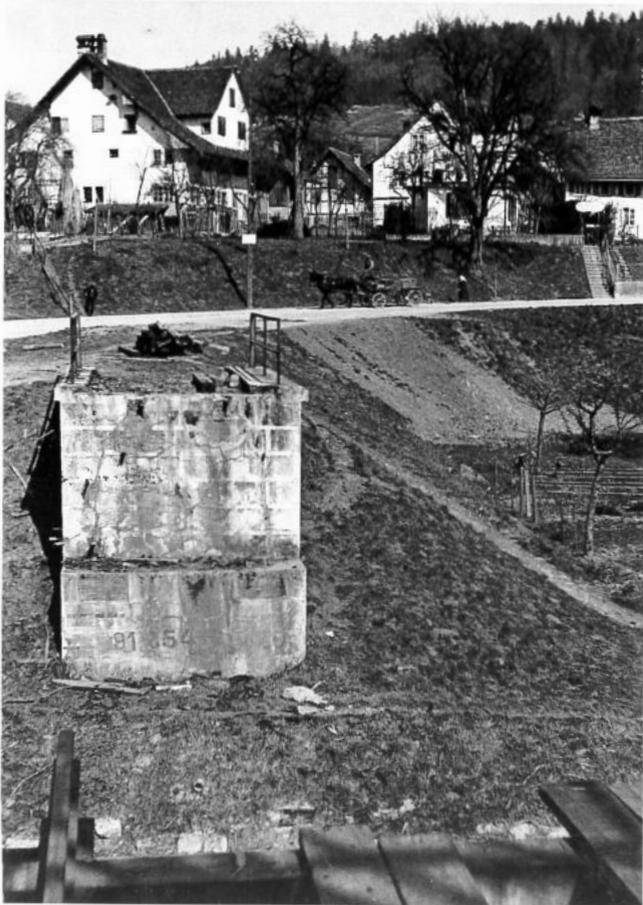
LIQUIDATION UND ÜBERGABE AN DIE STADT ZÜRICH

Karl Heid, Neujahrsblatt Dietikon (1951)

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 veräusserten 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 so zu verkaufen und diese



Der steinerne Brückenpfeiler als Erinnerungsdenkmal an einen Tram-Traum

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–Weinigen, 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.

So ward also auf den 1. Mai 1931 der Überland-Kraftwagenbetrieb aufgenommen.

DIE LIMMATTAL-STRASSENBAHN

(Zur Eröffnung der Bahn im «Limmattaler Tagblatt»)

D'Strassebahn im Limmattal,
Die fährt mit hüt, juhe!
Da chömid Lüt vo überall:
Vo Dietike und vom Züriisee.

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 isch 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.

FRL. ANNI HOLLENWEGER (*1903) ERZÄHLT VOM TRAM

Näbet der alte Brugg isch de Tramstäg gsi, öppe eso zwölf Meter vo der Brugg ewäg. Das isch dänn en Isebrugg gsi, die isch stärke gsi weder di alt Brugg. Vo det une isch s'Tram duruf cho, und da bim Eggstei häts en grosse Rank gmacht. Da isch es dänn öppenemal näbet use gheit, zu de Schine us gfloge.

Und wils da gschtigen isch, häts nöd eso schnäll chöne fahre. Dänn, wo mir id Seki sind, hämmer eus amig a de Stossstange ghebt und sind vo da bis det wo d'Bergstrass und d'Winigerstrass zämechömed, bis det ue gfare. Richtig mit em Tram gfare bin ich, woni na id Seki gange bi, fascht nie. Mir händ ja kei Gält gha zum ufs Tram ga.

Eimal hät eine gseit: «Ich ha scho Gält, ich ha scho Gält.» Mir händ do echli gschpilt gha und sind nöd schnäll gloffe, und dänn det ungefähr, wo jetzt s'Sännebüel isch, isch s'Tram cho und do hämmer gwusst: Wänn s'Tram scho chunnt, wämmer da sind, dänn chömed mer z'spat id Schuel. «Ich ha scho Gält!» Und schnäll sind halt mir alli drü, wo dozmil id Seki sind, igschtige, und dänn hät dä bloss en Zähler gha. Aber si händ is dänn glich mitgnah.

Spöter bini dänn scho öppe mit em Tram gfare. Woni z'Züri bi goge en Wyssnähkurs nah und amigs mit dm Tram heicho bi und grad na uf Winige ha müese, bini amigs une bi der Brugg usgschtige und bi ufe grännt zu eusem Hus (an der Dorfstrasse Nr. 9), ha d'Mappe in Gang ine grüert, bi da vüre zum Eggstei und da wieder igschtige und ha dänn mit em gliche Tram na chönne uf Winige fahre.



Eingang zur Dahlienschau 1912 (Blick vom heutigen «Dreispietz-Areal» Richtung Westen). Links im Bild sind die ersten beiden Gewächshäuser sichtbar; im Vordergrund die Weiningerstrasse mit dem Tramgeleise

DR. JAKOB MEIER

Die Dahlienschau Unterengstringen

SO BEGANN ES IN UNTERENGSTRINGEN

Im Herbst 1904 kaufte GÄRTNERMEISTER ALBERT HOFFMANN in Unterengstringen den kleinen Bauernbetrieb der Familie FREI-HUG, bestehend aus Haus, Stall und Scheune an der heutigen Bergstrasse (damals untere Brunngrasse) sowie Wiesen, Äckern und Reben am Widenbüel und im Dreieck zwischen unterer (dem damaligen Rennweg) und oberer Höggerstrasse und der Weingerstrasse. Diese Grundstücke sind auch heute noch das Kerngebiet der Gärtnerei Hoffmann. Als Nachbarn hatten die Hoffmann's vis-à-vis das Anwesen der Familie VOGLER, im Süden der «Hintere Eckstein» und oberhalb der späteren Dahlienschau die Familie HOLLENWEGGER im «Sonntenthal». Sonst war weit und breit kein Bau, aber mitten durch das Areal fuhr seit 1901 das «Lisebethli», die Limmattaler Strassenbahn auf der Strecke Schlieren-Weinigen.

Unterengstringen hatte im Jahre 1904 268 Einwohner, 1910 327. Dies bedeutet einen Zuwachs von 59 Personen oder 22%. Dies war sehr viel, entsprach aber nicht dem Boom, wie ihn sich unter anderen die Erbauer der Limmattaler Strassenbahn erhofft hatten. Es ist somit klar, dass sich der Gärtnermeister ALBERT HOFFMANN ganz auf den Markt in Zürich konzentrieren musste. In den zwei kleinen Gewächshäusern, die er am Südosthang des Widenbüels baute (der

Name Sennenbühl für die Erhöhung nordwestlich des Stammhauses kam erst mit der späteren Überbauung 1924 auf; siehe «Der Sennenbühl»), kultivierte er Topfpflanzen, auf dem ehemaligen Bauernland Gemüse, viele Stauden und Sträucher, aber auch Koniferen und Obstbäume. Seine Marktauffuhr mit dem Hundegespann war legendär, doch konnte dieses «Armeleutegespann» bald durch einen Pferde-Einspanner ersetzt werden.

ALBERT HOFFMANN hatte von seinen Wanderjahren 1900–1903 aus Frankreich und Deutschland Dahlienknollen heimgebracht. Seine Dahlien hatte er fleissig vermehrt. Bereits 1907 konnte er eine erste Schau auf dem Gebiet der Gärtnerei präsentieren. In einem der zwei Gewächshäuser zeigte er diese ersten Dahlien – es waren ganze 18 Sorten. Es war eine Dahlienschnittblumen-Sortenschau. Die Dahlien stellte man in gläsernen Vasen aus, die oben mit Moos abgedeckt waren, womit man eine «natürliche» Umgebung vortäuschen wollte. Daneben war eine Früchteschau von Äpfeln und Birnen arrangiert. Bescheiden und primitiv war der Rahmen dieser Veranstaltung, die aber trotzdem viele Liebhaber zu begeistern und ein allgemeines Interesse an den Dahlien wecken konnte. Der bescheidene Erfolg führte zum Entschluss, diese Ausstellung – verbunden mit einer Obstschau – zu wiederholen und auszubauen. In den folgenden

Situationsplan 1938. Der Standort der ursprünglichen Ausstellung ist rot gestrichelt (westlich der unteren Bergstrasse), derjenige der Dahlienschau seit 1921 (östlich der Weingerstrasse) mit einer rot ausgezogenen Linie eingezeichnet. Die dicke rote Linie markiert die Tramgeleise der Limmattaler Strassenbahn (1901–1931).



Jahren hatte er sich intensiv mit der Züchtungslehre befasst und versuchte nun, auch Dahlien zu züchten. Er hatte mit dem Züchten auch viel Erfolg, leider aber existiert keine einzige Sorte mehr von damals. Mit grossen Anstrengungen und viel Mühe wurden die ersten Jahre durchgehalten, mit dem schönen Erfolg, dass man nicht nur im Limmattal, sondern auch in der Stadt Zürich auf diese Blumenschau aufmerksam wurde. Auf der ersten datierten Foto, die Belegschaft von 1910, können in einem Dahlienfeld auf dem späteren Ausstellungsareal 13 Mitarbeiter – MUTTER HOFFMANN mit einer Dahlie in der Hand – gezählt werden, wobei man sich bewusst sein muss, dass damals in der Gärtnerei praktisch alles von Hand gemacht werden musste. 1912 erfolgte der Durchbruch: Die Gärtnerei Hoffmann konnte sich erstmals an der berühmten Blumenschau in der Tonhalle beteiligen und in Schlieren konnte eine Filiale errichtet werden. Die Arbeitszeit war übrigens damals während 6 Tagen von 06.30–12.00 Uhr und von 13.00–18.30 Uhr, d.h. 66 Stunden in der Woche. Lediglich eine kurze Znüni-, aber keine Zvieripause unterbrach den langen Arbeitstag. Die Arbeiter hatten Kost und Logis bei der Familie Hoffmann, was sich vor allem

in den Kriegsjahren schwer bemerkbar machte. Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges – das Geschäft war damals knapp 10 Jahre alt und besass schon ausgedehnte Kulturen – wurden der Meister und die übrigen bewährten Kräfte zu den Fahnen gerufen. VATER ALBERT HOFFMANN leistete den Dienst am Gotthard. Die ganze Last des Betriebes lag auf den Schultern der MUTTER HOFFMANN, die mit den Lehrlingen und Junggärtnern und älteren Arbeitern den Betrieb aufrechterhalten musste. Dazu kam die Sorge um die fünf Buben, von denen erst zwei zur Schule gingen. Die Dahlienschau konnte nicht mehr abgehalten werden, was natürlich das Geschäft weit zurückwarf. Legendar ist, dass eine Nachbarin, die Bauernfrau BARBARA FEHR-FEHR, oft aus lauter Erbarmen mit den hungrigen Mäulern, den Brotkasten insgeheim immer wieder etwas ergänzte.

Der grosse Schlag für den erhofften Aufbau nach Kriegsende brachte aber der kalte Winter 1917/18. Zur Regulierung der Temperatur im Knollenkeller musste abwechslungsweise das Fenster geöffnet und geschlossen werden. Während der Abwesenheit von VATER HOFFMANN im Militärdienst blieb aus Unachtsamkeit ein Fenster des Dahlienkellers offen, wobei die gesamten Vorräte an Dahlienknollen d.h. quasi das Kapital dieses Erwerbszweiges erfror und verloren ging.

Die Gärtnerei (1912) mit den Gewächshäusern (links) und den Treibbeeten (Blick vom heutigen Blumenladen Richtung Sennenbühl)





Der Dahlienvater HANS HOFFMANN



(Oben rechts)
Die Belegschaft der Gärtnerei Hoffmann 1910 vor dem Dahlienfeld östlich der Weingerstrasse

Trotz diesem Rückschlag konnte bereits 1919 wieder eine Dahlienausstellung am Widenbüel durchgeführt werden. 1921 wurde die Dahlienschau auf das heutige Gelände verlegt und die Kulturen weiterentwickelt. Es war dann eine einmalige Chance, dass 4 der 5 Söhne – der fünfte, PAUL, konnte Bauingenieur studieren – in den Betrieb hineinwachsen und jeder ein Ressort selbständig übernehmen konnte. Der älteste – HANS – kam nach der Lehre und 2 Jahren in Frankreich 1924 ins Geschäft und entwickelte sich dann zum eigentlichen DAHLIEN-VATER der Schweiz. Im gleichen Jahr wurde in der ehemaligen Scheune das erste Büro eingerichtet, denn ohne Papierkrieg gings bei dem grossen Sortiment nicht. Es waren damals allein schon hunderte von Sorten Dahlien.

Während in den 20er Jahren mehrmals sehr frühe Herbstfröste auftraten, die den Flor, kaum war die Ausstellung recht eröffnet, vernichtete, so war 1929 ein schweres Hagelunwetter, das am 4. Juli um 2 Uhr mit «5-Liber-grossen» Hagelgeschossen die Westseite aller Dahlien zerfetzte und den Rest der Pflanzen schwer schädigte. Auch 1931 richtete in einer Nacht ein schwerer Hagelschlag grossen Schaden an. So war neben dem schönen äusserlichen Erfolg jene Zeit ein echter Kampf ums Dasein, welcher mit grosser Ausdauer, Freude an den Kulturen und unter Zurückstellung persönlicher Wünsche ausgefochten wurde.

DIE DREISSIGER JAHRE

1930 wurde ein weiterer, etwas exotischer Teil des Betriebes eröffnet. Es konnten die ersten Kakteen direkt importiert werden. Herr EICHENBERGER baute hier einen Zweig auf, der vor allem während der jährlichen Dahlienschau von jedem Besucher auch «erlebt» werden wollte. Diese Kakteenschau wurde in den Gewächshäusern eingerichtet. In der etwas muffigen und feuchten Luft und einem Personengedrange vom Morgen bis am Abend, wollten nicht nur die Erwachsenen, sondern auch die Kinder die Kakteen «erforschen», waren sie doch der Inbegriff der Indianerwüsten, und in der Hochblüte der Karl May-Bücher wollte man dieses Symbol eigenhändig erleben, auch wenn die Stacheln noch spitzer waren, als man beim zögernden Versuch, sich zu nähern, erahnte.

1933 fand in Zürich die grosse Gartenschau statt. Es waren aber nicht die Dahlien, welche der grosse Schlager waren, sondern die Kakteen. Der Kakteenstand der Gärtnerei Hoffmann war bis zum «Ladenschluss» um 23 Uhr immer belagert. In der Krisenzeit wurden die ausdauernden südländischen Sukkulenten nicht nur die Lieblinge der Rentner, nein in fast jedem Haushalt war eine verschlungene schmiedeiserne, oder grüne oder weisse hölzerne Etagere mit Kakteen, vom Weihnachtskaktus über Schlangenkakteen bis zu grossblütigen Sorten, vorhanden.

Die Dahlienschau wurde 1932, nach dem Eintritt des Sohnes ALBERT, der von seinen Ausbildungsjahren nach Hause zurückkehrte und sich vor allem der Geschäftsleitung und

der Kundenberatung widmete, nach den Plänen von GARTENARCHITEKT AMMANN in eine eigentliche Ausstellungsanlage umgewandelt. Durch die neue Gliederung in Verbindung mit Gehölzen, Pergola, Bassin, Brücken und weiteren Gestaltungselementen, wurde es möglich, die Dahlien nach Farbe, Klasse, Höhe etc. zu modellieren, was der Ausstellung einen grosszügigen und attraktiven Charakter gab. 1932 hatte man übrigens das Sortiment bereits auf der Höhe von ca. 600 Varietäten.

Daneben entwickelten sich parallel die übrigen Zweige des Geschäftes. Die reichhaltigen Anlagen mit Obst- und Ziergehölzen wurden vom begnadeten Baumschulisten RUDOLF HOFFMANN betreut, während OTTO HOFFMANN sich neben der Spedition auch mit der ganzen Mechanisierung befasste.

Das Plakat 1937 ►



Der erste Lieferwagen bereit für den Blumenkorso vor dem ehemaligen Waschhaus & der Scheune

Obwohl man jetzt schon recht gut organisiert war, um die auf 1000 Sorten angewachsene Dahlienschau so weit wie möglich zu «managen», das Wetter konnte man doch nicht selbst bestimmen. Am 5. August 1935 verwüstete ein schwerer Sturm mit Hagel die Dahlienkulturen total. Aus der weissen Landschaft ragten nur die Pfähle mit den Sortenetiketten.

Die reichhaltigen Obst- und Ziergehölzanlagen, sowie die Staudenkulturen wurden ihrer Qualität wegen von den Fachleuten sehr geschätzt und die Erzeugnisse waren trotz der enormen Auslandskonkurrenz gefragt.

DAHLIEN-SCHAU



DIE INTERNATIONALEN DAHLIENSCHAUEN 1938 UND 1939
IN UNTERENGSTRINGEN

Am 1. Dezember 1938 schreibt ALBERT HOFFMANN – der Entwurf dazu wird wohl vom DAHLIENVATER HANS gestammt haben – an den Präsidenten des Schweizer Gärtnermeisterverbandes:

«Sehr geehrter Herr,

Im Sinne der Besprechungen mit den Mitgliedern des Prüfungskomités der I. Schweiz. Dahlien-Neuheiten-Prüfung, bitte ich Sie nachstehende Ausführungen zu prüfen.

Seit Jahren werden jährlich hunderte von Dahlien-Neuheiten mit den höchsten Anpreisungen in den Handel gebracht und von der Gärtnerschaft um teures Geld gekauft und weiter verkauft. Nachträglich stellte sich heraus, dass ein Grossteil dieser Sorten entweder nichts neues oder was schlimmer ist, infolge schlechter Eigenschaften wertlos ist.

Das System, wie es fast überall (ausser Deutschland) gehandhabt wird, dass an Ausstellungen (auch Genf 1937 und 1938) eine Anzahl Blumen einer Sorte gezeigt, und dann prämiert werden, hat zu dieser Sortenproduktion geführt.

Deutschland geht namentlich seit 2 Jahren schärfer vor, es besitzt 3 Prüfungsgärten, Hamburg, Düsseldorf und Frankfurt. Nur Dahlien die in allen 3 Prüfungsgärten mindestens das Prädikat «befriedigend» erhalten haben, dürfen dem Handel übergeben werden. Diese Prüfungsgärten umfassen aber in der Hauptsache nur Sorten deutscher Züchter.

Um auch die schweiz. Kundschaft vor diesen Umständen zu schützen, habe ich aus eigenem Antrieb den Versuch unternommen, einen Dahlienprüfungsgarten zu bestellen.

Es ist mir gelungen, von 54 Züchtern aus 9 Staaten ca. 360 Sorten zu Prüfungszwecken einzubringen. Gewiss keine leichte Arbeit, denn die Überlassung von Neuzüchtungen setzt ein gutes Vertrauen voraus.

Eine Anzahl bekannter Züchter stellte sich abseits, oder stellte nicht ihre besten Züchtungen zur Verfügung. Gewiss habe ich durch die äusserst seriöse Durchführung der ganzen Veranstaltung ein Vertrauen gewonnen, aber es ist kaum zu denken, dass dieses lückenlos sein wird.

Im weiteren sind die nicht unbeträchtlichen Lasten, die eine solche Veranstaltung fordert, nicht von einem einzelnen tragbar.

Die anwesenden Herren Experten haben sich einheitlich dahin ausgesprochen, dass es für die schweiz. Gärtnerschaft wertvoll wäre, wenn ein solcher Prüfungsgarten als bleibende Organisation ins Leben gerufen würde. Ich werde den Versuch machen, die schweiz. Dahlienkulti-

vature zwecks Gründung einer schweiz. Dahliengesellschaft zusammen zu bringen, die sich später durch Liebhaber erweitern dürfte.

Diese Gesellschaft hätte dann später den Prüfungsgarten zu übernehmen. Bis anhin war die Meinung, dass der schweiz. Gärtnermeisterverband durch seine Protektion und evtl. Mittel dieses Unternehmen stützen dürfte.

Sicher ist, dass ein gut geführter schweiz. Prüfungsgarten nicht nur unter den Dahlienzüchtern aller Welt ein grosses Ansehen erreichen wird, sondern auch die Gärtnerschaft im Allgemeinen eine solche Institution begrüessen und besuchen wird, somit könnte der schweiz. Gärtnerstand sich in aller Welt ein gewisses Ansehen sichern, was sich mit der Zeit wiederum für den Export schweiz. Spezialität günstig auswirken dürfte.

Gerade letzteren Punkt, der bis jetzt vollständig vernachlässigt wurde, finde ich als ausbauwürdig. Auch wir Schweizer-Gärtner sollten exportieren nicht nur importieren können.

Ich bin daher der bestimmten Überzeugung, dass der Einsatz des Verbandes der ganzen schweiz. Gärtnerschaft von Nutzen sein könnte.

Ich bitte Sie nun im Einverständnis des Prüfungskomités diese Fragen zu prüfen.

Mit vorzüglicher Hochachtung
sig. Albert Hoffmann»

Die Dahlienschau 1937. Zirka 1000 Sorten Dahlien können in der Schau dichtgedrängt nebeneinander bewundert werden



Das Resultat dieses Briefes war die Einladung zur 2. internationalen Dahlien-Neuheitenprüfung und -Schau:

«SCHWEIZERISCHE DAHLIEN-GESELLSCHAFT

SOCIETE SUISSE DU DAHLIA

Internat. Dahlien-Prüfungsgarten Zürich-Unterengstringen
1939

Jardin d'essai international Zurich-Unterengstringen 1939

EINLADUNG

Zur Teilnahme an der II. internationalen Dahlien-
Neuheitenprüfung und -Schau Zürich, Herbst 1939

Der grosse Erfolg, der der letztjährigen Neuheitenprüfung in Zürich-Unterengstringen beschieden war, zeigt, dass in Züchtereisen für eine solche internationale Beurteilung ein Bedürfnis besteht, beteiligten sich doch 52 Züchter aus 9 Staaten mit 360 Sorten. Die Schweizerische Dahliengesellschaft hat sich deshalb entschlossen, dem Wunsche vieler Züchter entsprechend, dieses Jahr wieder eine solche Bewertung durchzuführen und gestattet sich, hiermit alle Züchter zur Teilnahme ergebnis einzuladen, gemäss umstehendem Reglement. Der Prüfungsgarten steht unter dem Patronat des Verbandes schweizerischer Gärtnermeister und des Verbandes schweiz. Gartenbauvereine. Die Veranstaltung ist auf ideeller Grundlage aufgebaut und bezweckt die Förderung der Dahlienkultur und -Liebhaberei auf internationaler Basis.

Die Organisation und das Sekretariat für den Prüfungsgarten wurde der Firma Albert Hoffmann, Dahlienkulturen, Unterengstringen-Zürich übertragen und wird Hr. Hoffmann alle Sorgfalt darauf verwenden, diese Aufgabe zur Zufriedenheit aller durchzuführen.

Wir bitten Sie um gefl. Beachtung des umstehenden Reglementes und um baldige Anmeldung Ihrer Teilnahme, damit die Pflanzpläne in Ruhe vorbereitet werden können.

Mit vorzüglicher Hochachtung

SCHWEIZERISCHE DAHLIEN-GESELLSCHAFT
sig. O. Hirter

Internationaler Dahlien-Prüfungsgarten
Zürich-Unterengstringen 1939
Sekretariat:
sig. H. Hoffmann

Postadresse: Dahlien-Prüfungsgarten
Hr. Albert Hoffmann
Unterengstringen-Zürich
Schweiz

am 1. März 1939»

Es war eine geniale, weit vorausschauende Idee, die von Unterengstringen ausging, dass man mit Qualitäts-Nischenprodukten selbst auf dem Weltmarkt Chancen hat. Mit dem 1. Internationalen Dahlienprüfungsgarten war ein auf privater Initiative der FAMILIE HOFFMANN basierendes Qualitätssiegel geschaffen. Der am 17. Januar 1939 auf Einladung von ALBERT HOFFMANN gegründete Ring der Schweizer Dahlienfreunde nahm die Idee auf und unter dem Namen Schweizerische Dahliengesellschaft wurde über Jahrzehnte dieses Gedankengut weitergepflegt, wobei HANS HOFFMANN VON Anfang an nicht nur Aktuar war, sondern der Kopf dieser Organisation. Geschichtlich interessant ist natürlich auch der Name des Gründungsgremiums «Ring der Schweizer Dahlienfreunde». Es gab 1938/39 ja zahlreiche «Ringe», die aber alle andere, z.T. bräunere Ziele verfolgten. Darum hiess es im Protokoll der Gründungsversammlung:

«Erfreuliche Mitteilung an alle Dahlienzüchter und Dahlienfreunde! Ein neuer Landesring ist Dienstag, den 17. Januar 1939 in Bern geschlossen worden – ein friedlicher, blumenliebender Ring: Der Ring der Schweizerischen Dahlienfreunde».

Auf internationaler Ebene waren die beiden Jahre 1938 und 1939 schon die Dahlienjahre. Alles, was in der Gartenwelt Rang und Namen hatte, war auf die zwei in Unterengstringen durchgeführten internationalen Schauen ausgerichtet.

DIE «INFRASTRUKTUR»

Eine solche internationale Schau brauchte aber auch die entsprechenden Infrastrukturen. Für die Besucher, die den öffentlichen Verkehr benutzten, gab es den Busbetrieb Bahnhof Schlieren-Unterengstringen mit den Stationen Eckstein und Sennenbühl oder Höngg-Wartau (die Tramlinie führte damals noch nicht bis ins Frankental, sondern nur bis zur Wendeschlaufe Wartau)-Oberengstringen-Unterengstringen. Die Besucher mit Auto hatten noch keine speziellen Parkplätze, dafür waren die Strassen und Hausvorplätze im ganzen alten Dorfteil und an der unteren Hönggerstrasse an schönen Herbstwochenenden ein einziger Parkplatz. In den 50er-Jahren bis in die heutige Zeit hinein wurde von der Dorffirewehr an schönen Sonntagen ein Parkierungsdienst aufgezogen, der ein einigermaßen geordnetes Parkieren zu erreichen versuchte und auf der Staatsstrasse dafür sorgte, dass die Besucher den Übergang von der Dahlienschau zum Gewächshauskomplex mit den Kakteen und Topfpflanzen unbehelligt passieren konnten. Viele Besucher kamen aber auch zu Fuss von Höngg, von Schlieren oder vom Hardturm her der Limmat entlang zur Dahlienausstellung. Wie viele Besucher an einem schönen Wochenende, speziell am Bettag und am Knabenschiesensonntag und -Montag die Ausstellung besuchten, ist nicht mehr genau rekonstruierbar, aber es waren mehrere Zehntausende. Lediglich aus den Jahren 1980-1983 sind die abgerechneten Billetsteuerbeträge bekannt, was zeigt, dass auch

Der Eingang der
Dahlienschau 1937



Lebhafter Besuch
im Kriegsjahr 1940



dann noch ca. 13 000 zahlende Besucher sich an der Dahlienausstellung freuten. Zu einem Sonntagsausflug gehörte aber auch, dass man irgendwo einkehrte. Damals – in den 30er-Jahren – gab es in Unterengstringen bereits die entsprechende Infrastruktur.

Da war einmal die Gartenwirtschaft des Klosters Fahr, die bereits damals die gleiche Grösse hatte wie heute, nur war die Getränke- und Speisenausgabe noch auf Zürcher Gebiet, nämlich im Schopf links des Mühlegiessens, der heute von der Sportfischervereinigung genutzt wird. Ausser den Getränken: Eigener Wein, eigener Most – süss und sauer –, Bier, Elmer-Citro und «Kaffee mit» oder «ohne» (mit Schnaps oder ohne) gab es 4 Speisen: Restbrote, Speck, Bauernschüblig und schön bezuckerte Nussgipfel mit brauner Füllung. Die Nonnenkräpfli musste man wie heute an der Pforte holen. Warme Speisen gab es im Garten nicht.

Viel attraktiver für die Kinder war der «alte» Sennenbühl, da gab es die in der ganzen Ostschweiz berühmte Rutschbahn und die «Reitschule» und im Käfig beim Eingang gab es Schimpansen zu bewundern, in späteren Jahren nur noch exotische Vögel. Im Springbrunnen mitten im Gartenrestaurant hatte es Goldfische zu Hunderten und zum Essen und Trinken gab es alles, was das Herz begehrt. Mehr darüber im Kapitel «Sennenbühl».

Die dritte Möglichkeit, etwas gediegener, einen Nachmittagskaffee mit Kuchen zu geniessen, war die Blumenau, oder auch Café Blumenau genannt. Dieses alkoholfreie Restaurant befand sich im Hochparterre des heutigen Gemeindehauses. Erhalten hat sich nur die Wirtshaustaffäre, allerdings kein schmiedeisernes Kunstwerk, sondern eine Tafel, so einfach wie das Lokal auch war.



Schild des Café Blumenau (späte 30er-Jahre). Das Restaurant befand sich im heutigen Gemeindehaus



Die Nonnen vom Kloster Fahr besuchten jedes Jahr die Dahlienschau

Der Eckstein war ein weiteres beliebtes Lokal; vor allem der schöne schattige Biergarten unter der riesigen Silberpappel bei der ehemaligen Tramstation Eckstein hatte seinen Reiz. Mit dem Anbau der Kegelbahnen ist diese von Liguster eingehagte, mit Rollkies abgedeckte Gartenwirtschaft verschwunden.

Das Meierhöfli war in den 30er-Jahren wirklich ein Dorfbeizli ohne eigentliche Gartenwirtschaft mit nur einer Stube und einem Nebenzimmer. Diejenigen, welche nach dem Rummel in der Dahlienschau ein geruhsames Bier, einen Klevner, Räuschling, Fendant oder Magdalener trinken wollten, schätzten das kleine Beizlein mit der schönen Tafel beim «BECK MEIER».

Nach der Krise mit der grossen Arbeitslosigkeit war das letzte Vorkriegsjahr das erste Jahr, in dem auch die Gärtnerei Hoffmann etwas verschnafen konnte. Einerseits gab die Vorbereitung der «Landi», der Landesausstellung 1939, gute Beschäftigung, andererseits lief der Landibluumenladen der Gärtnerei Hoffmann sehr gut und man konnte von diesem «Stützpunkt» aus auch die guten Dekorationsaufträge während der Landi zeitsparend und effizient erledigen.

DIE KRIEGSZEIT 1939–1945

Die grosse Dahlienausstellung 1939, die genau einen Tag nach Kriegsausbruch, d.h. am 2. September die Tore öffnete, war aber keinesfalls das, was sie hätte werden sollen, weil alle 5 Söhne und ein Teil der Angestellten zum Aktivdienst einrücken mussten und z.B. HANS bis am 14. Juli 1941 mit zwei kleinen Unterbrüchen immer im Dienst war, nur an den Sonntagen während der Dahlienschau konnte er über die Mittagszeit bis gegen Abend Urlaub ergattern. Da VATER HOFFMANN schon kränkelte, war das vor allem für die «HOFF-

MANN-FRAUEN» eine harte Zeit. Erst 1941 war es möglich, die Militärdienstzeiten so einzuteilen, dass das Geschäft «in Gang gehalten» werden konnte. Trotz der Kriegsjahre konnten jeden Herbst die Dahlienschauen durchgeführt werden, wobei auch auf dem Areal der Dahlienschau, bevor man im Frühsommer die Dahlienknollen setzte, Frühgemüse angepflanzt wurde.

An der Eröffnung der Dahlienschau am 5. September 1942, d.h. mitten in den Kriegsjahren, wurde folgende Rede gehalten (der Verfasser ist leider unbekannt):

*«Bringt die heutige Zeit bis zum Überdruss
Mühsal, Mangel und Leiden
sehnt doch das Menschenherz sich nach reinem Genuss,
erst recht kann der Mensch Blumen nicht meiden!»*

In diesem Geiste wird es das Zürcher- und im weiteren Sinne auch das Schweizervolk begrüßen, dass es, trotz der Hemmungen der Gegenwart, auch wieder Gelegenheit findet, durch die nun schon fast zur Tradition gewordenen schönen Dahlienschau zu lustwandeln, um dort angesichts der bezaubernden, lieblichen, zahllosen Blumengesichter all die kleinen und grossen Sorgen zu vergessen und neuen Mut zur Überwindung all dessen, was noch kommen mag, zu schöpfen und freudeerfüllten Herzens über so viel göttliche Schönheit, um froheren Mutes den Daseinskampf weiter zu führen.

Sollte man jetzt den unermüdlichen Schöpfern dieses paradisi- schen Gartens, die sich dadurch bemühen, so vielen Freude zu bringen und den Zukunftsglauben zu stärken, gerade nicht in vermehrtem Masse dankbar sein?

Sicher braucht es kein geringes Quantum von Optimismus und Zukunftsglauben, um auch in trüben Tagen, im Hinblick auf eine für uns Erdenbürger erfreulichere Zeit, das Schöne nicht zu meiden, statt sich ganz dem Materialismus zu ergeben und neben der Erfüllung seiner Anbaupflicht auch seinen Mitmenschen einen Blick in die Wunder der Allmacht göttlicher Schöpfung zu gönnen.

Blumen in reicher Fülle, daneben auch das, was die Not der Zeit erfordert zur Nahrung und Genuss, Gemüse und Früchte in reichem Masse. Nicht leicht gefallen ist es den Schöpfern dieser Blumenpracht, auch im dritten Kriegsjahr sich der mühevollen Arbeit, der Pflanzung und Pflege des grossen Dabliengartens, neben all dem, was ein über 20 Zuchtarten umfassender Gärtnerei- und Baumschulbetrieb erfordert, zu unterziehen. Nur von Interesse begeisterte, unermüdliche Arbeit der Söhne des nun alternden Vaters, unterstützt durch das vom gleichen Geiste beseelte, tüchtige Personal, konnte das zustande bringen.

Dort, wo als erste Tracht weite Gemüsefelder, Spinat, Salat, Kohlrabi, Erbsen, Karotten, Radies und Rettiche sich dem Auge in zeitbedingter Nützlichkeit zeigten, wogt jetzt ein überwältigendes Blumenmeer, wie wir solches in Unterengstringen zu sehen gewohnt

sind. Dass durch diese Umstände die Eröffnung der Schau um einige Tage verzögert wurde, ist verständlich. Erstaunlich aber ist die äusserst sorgfältige, gediegene Anordnung aller Pflanzungen, die saubere, peinlich genaue Beschriftung der unzähligen Dahliensorten, deren ihn ansprechendste er einfach «So» genannt hat.

In dieser Dablie «So», erzählt er uns, sieht er die ideale Verkörperung einer hoffentlich kommenden besseren Welt; sie ist eine grosse, einfache, wohlgeformte Blume von ausserordentlicher Lieblichkeit, in verschiedenen Stufen lachsgetönter Farbe, die seiner Ansicht nach alles das ausdrückt, was wir gerne vom zukünftigen Aussehen dieser Welt erwarten. So zitiert er wörtlich – und hebt dabei die Namen der Geschwister dieser «So» besonders hervor:

«So» «GLAUBE» ich, dass im «PURPURLICHT» uns erwartet das «ERWACHEN» einer frohen «ZUKUNFT», und «MILDE» strahlt der «GLAUBENSSTERN» im «MORGENSCHNEIEN» der «ERFÜLLUNG» einer neuen, schöneren Welt entgegen, in der gegenseitiges «VERSTEHEN» und «LIEBE» thronen und die «RUHE» eines friedlicheren Daseins uns erwartet, in der die Menschen endlich den «FRIEDEN» finden in einer Welt, wo «LIEBE», «GÜTE» und Hilfsbereitschaft, aber auch gegenseitiges «VERSTEHEN» zur Selbstverständlichkeit geworden sind, wo also der Geist unseres grossen «HENRY DUNANT», der Geist des Roten Kreuzes auch im Frieden, nicht nur im Kriege, zur vollen Auswirkung gelangt, in der Herrschsucht und Gewinnsucht als vergessene Krüppel verbannt werden.»

Ist ein Mensch nicht glücklich zu nennen, dem die Blumengesichter seiner Züchtungsbemühungen solch hohe, edelgesinnte Gedanken eingeben? Möchten alle Besucher dieser SCHAU DER TAUSEND WUNDER von diesem starken Glauben erfüllt werden!

N.B. Die in Anführungszeichen gesetzten Worte gelten gleichzeitig als Namen neuer Dahliensorten, vornehmlich solcher in der Zuchtichtung der ange- wohnlichen neuen Sorte «So».

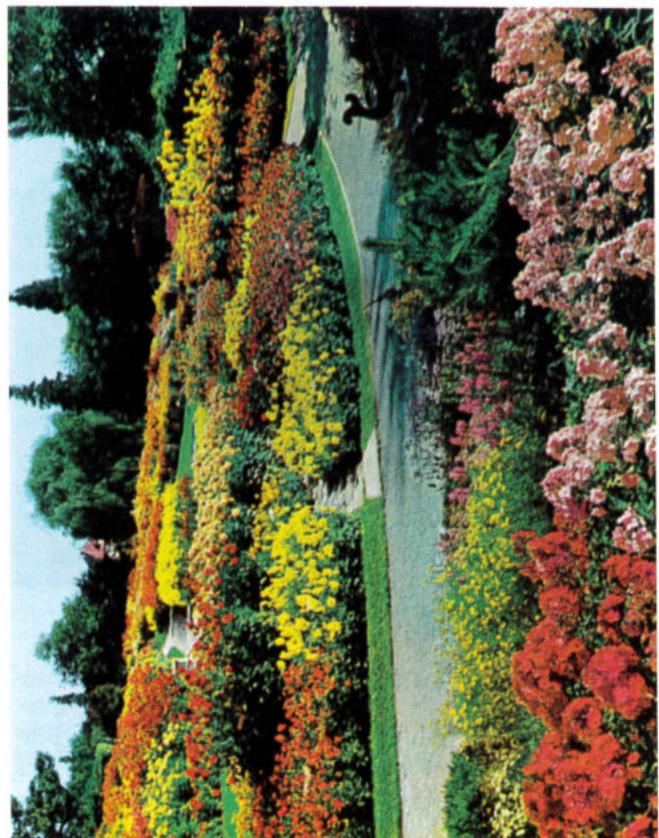
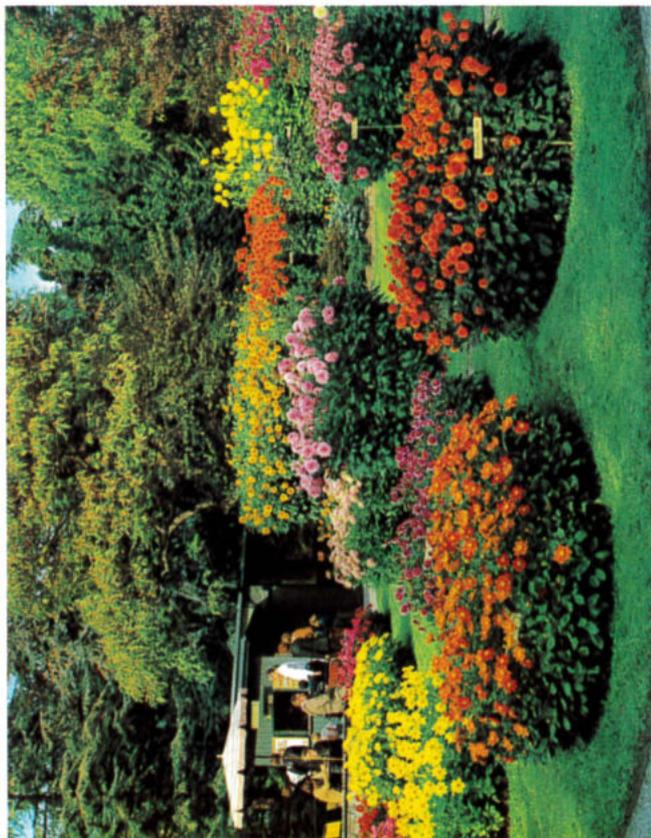
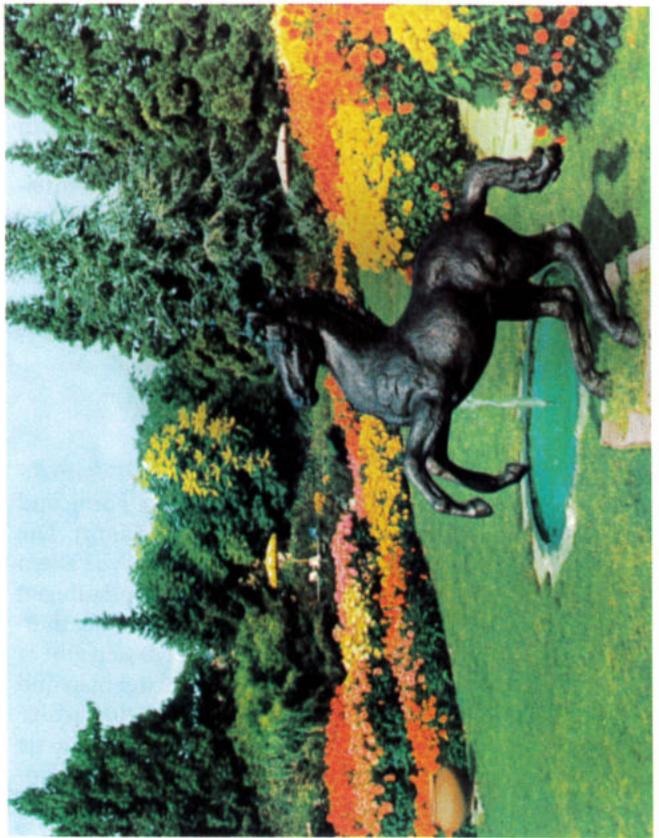
DIE ERÖFFNUNG DER DAHLIENSCHAUEN

Von Anbeginn an war die Eröffnung der Dahlienschau etwas besonderes. Es war einerseits die Präsentation der Ausstellung vor der Presse, andererseits aber für die Fachleute und Liebhaber die Vorstellung der Neuheiten auf dem Markt und zudem eine Überprüfung des übrigen Sortimentes im Hinblick auf einen Knollenkauf, aber auch zur Kontrolle der eigenen Kulturen. Es war aber auch jedes Jahr wieder das Zusammentreffen mit Gleichgesinnten. Die Eröffnungsreden hatten auch immer etwas Philosophisches an sich. Nach dem Rundgang aber gabs stets einen guten «Zabig», meist im Sennenbühl, später dann auch im Eckstein und im Meierhöfli.

Der Höhepunkt der Eröffnung war immer wieder der Auftritt von LOUISE, der Frau des Dahlienvaters HANS HOFFMANN, mit einem ihrer Gedichte:

- «1. Seit Tagen geht ein Raunen durch die Natur, ganz leis und sacht.
Dies sind nicht etwa Launen,
oh, nein, der Herbst ist schon erwacht.
2. Am schönen Limmatstrand,
da liegt ein Flecken Erde,
gepflegt, gebeugt von Gärtners Hand,
der Himmel aber sprach: Es werde.
3. Da blühen die Dahlien, schöner denn je,
die roten, die goldnen, die weissen.
Und unsere Gäste, wie ich seh'
möchten diese Tatsachen der Öffentlichkeit beweisen.
4. Zum Willkomm entbieten wir
einen herzlichen Gruss.
Ihre Anwesenheit gereicht uns zu Ehren
wir hoffen und wünschen viel Spass und Genuss,
doch möchten Sie sicher noch gerne etwas hören.
5. Über die Dahlien, über dies oder das,
ob uns diese Arbeit auch manchmal macht Spass.
Gern will ich bekennen, viel Arbeit und Müh
erfordern die Dahlien, doch lobnen sie
die Mühe durch ihre Farbenpracht,
sie haben schon viele Menschen froh gemacht.
6. Und weil Sie als Gäste zu uns sind geladen,
möchte ich schon gerne etwas verraten.
Die Kultur wird interessieren vor allen Dingen,
so will ich versuchen gleich zu beginnen.
7. Wenn der Monat Februar zieht ins Land,
als rauber Geselle uns wohlbekannt,
dann herrscht bei Hoffmanns Hochbetrieb,
die Dahlien-Mutterpflanzen man schon treiben sieht.
8. Schreibt man dann Mitte Februar,
beginnt die Arbeit, das ist klar.
Es wird geheizt, es wird geschafft,
für unsere Stecklinge ein Bett gemacht,
ein Bett aus Sand, peinlich und rein
muss das Vermehrungsbeet beschaffen sein.
9. Sind diese Bedingungen genau erfüllt,
man auch guten Erfolg erzielt.
Nach Wochen haben die Stecklinge Wurzeln gefasst,
jedes wird dann mit einer Etikette bedacht,
in gute Erde eingepflanzt,
in Kästen gesenkt, assestiert von Frau Lanz.
10. Schon schreibt man Juni «Sommerzeit»,
ist auch das Dahlienfeld bereit.
Schon sieht man Pfahl an Pfahl dort steh'n,
der Laie denkt, was wird gescheh'n.
11. Der Wagen rollt, eins, zwei, drei,
und bringt die Pflänzchen rasch herbei.
Da wird gepflanzt, begossen, geschafft,
die leeren Töpfe zusammengerafft.
12. Gleich jungen Menschen steh'n sie nun,
in der grossen Welt, wissen kaum was tun?
Doch sie wollen wachsen beim Wetter und Wind,
der Gärtner kommt zu Hilfe, wie die Mutter dem Kind.
13. Er bindet nun mit sicherer Hand,
an jeden Pfahl, geschickt und gewandt,
die zarten Pflanzen sind nun aufgebunden,
und haben einen Halt gefunden.
Oft wird gelockert, gebunden, gespritzt,
die Arbeit hat sich gelohnt, es hat was genützt.
14. Voll Staunen kann man kaum verstehen,
was aus den Pflänzchen ist geschehen.
Im Hochzeitsschmuck wie eine Braut,
«Atomique» zu uns herüber schaut.
Wie leuchtend rot grüsst «Barbarossa»
und «Brandaris» wie wunderbar.
15. Dort über der Brücke, blühen die Zonen-Dahlien,
so hübsch verführen sie zum Malen.
Ganz in der Nähe, zart und fein,
das kann doch nur «Seejungfer» sein.
16. Geben wir weiter, ach ich mag sie so gerne,
die lieblichen Formen, Blumen wie Sterne.
Man spricht von Orchideen,
doch unter Stern-Dahlien muss man's verstehen.
17. «Maria Stuart» weilt in ihrer Nähe,
in schönster Robe, wie ich selbst nun sehe,
in dunklem Samt, mit einer weissen Krause,
ist sie mit Gefolge in der Dahlienschau zu Hause.
18. Der «Abendstern» grüsst lächelnd noch herüber,
denkt wohl für sich, alles geht vorüber.
Gewiss auch unsere Dahlien werden wiederum vergeh'n,
doch im nächsten Jahr in neuer Pracht ersteh'n.
Unseren verehrten Gästen noch vielen lieben Dank,
auf Wiedersehn
im nächsten Herbst bei der Limmat am Rank.»

Impression aus der Dahlienschau (Repros aus zeitgenössischen Postkarten) ►



DIE NAMEN, KLASSEN UND NUMMERN DER DAHLIEN

Um sich in der Vielfalt der Dahlien zurechtzufinden, versuchte man schon 1833 eine Klassierung dieser Blumen vorzunehmen. Während die ersten Einteilungen nur nach rein äusseren Merkmalen erfolgten, versuchte A. Voss in Vilmorins Blumengärtnerei eine genaue wissenschaftliche Einteilung, die später zusammen mit dem französischen Dahlienzüchter CAYEUX noch verbessert worden ist. Eine vorzügliche Klassierung schuf 1921 die englische Dahliengesellschaft und 1925 auch die amerikanische.

DAHLIENKLASSEN

Die Dahlienklassen unterscheiden sich mit zwei Ausnahmen in der Ausbildung der Blüte, d.h. in der Form und Anordnung der Blütenblätter (auch Petalen genannt). Die Ausnahmen bilden die Mignondahlien, die sich vor allem durch den niederen Wuchs auszeichnen und die rotlaubigen Dahlien, die wie der Name sagt, ein schwarzrotes oder dunkelbraunrotes Laub aufweisen. Innerhalb der Klassen gibt es dann je die ganze Palette der Dahlienfarben, ausser blau und schwarz fehlt keine Farbnuance. Auch zwei- und dreifarbige Züchtungen sind «beliebt». Um die Klassen in den für sie typischen Formen zu zeigen, sind sie in Schwarz-Weiss-Photographie aus der Zeit reproduziert.

Heute unterscheidet man folgende Klassen, wobei jeder Klasse auch eine Ordnungszahlengruppe zugeteilt worden ist:



1) Edeldahlie (Kaktusdahlien) Nr. 1-999

Alle Blumen weisen mehr oder weniger spitzgedrehte Blütenblätter (Petalen) aus. Man unterscheidet die «deutsche» Form mit etwas breiteren, gerollten, spitz auslaufenden Blütenblättern und die «englische» Form mit schmalen bis nadelförmig gedrehten, oft einwärts gebogenen, chrysanthemähnlichen Petalen.



2) Paeonien-Dahlien (Dekorative Dahlien) Nr. 1000-1799

Es sind grossblumige, breitpetalige Sorten mit Riesenblumen bis 30 cm Durchmesser auf oft meterlangen, straffen Stielen.



3) Rosettendahlien Nr. 1800-1860

Pomponhybriden, mit meist lockeren, flachpetaligen, flach- bis kugelförmigen, mittelgrossen bis kleinen Blumen. Ausserordentlich früh- und reichblühende, meist niedere Schmuck- und Schnittdahlien, auch vorzüglich für Gruppen.

4) Rotlaubige Dahlien Nr. 1861–1899 (ohne Abbildung)

Diese meist gedrungen wachsenden Pflanzen fallen durch ihr dunkelbraunes bis schwarzrotes Laub besonders auf. Die in grosser Zahl erscheinenden Blüten sind aber kleinblumig, einfache bis in gefüllte Formen spielende Variationen bilden als Ganzes eine schöne Harmonie. Als Bordüren und Gruppendahlien gut geeignet.



5) Seerosendahlien Nr. 1950–1999

Dekorative Schnittdahlien von besonderer Schönheit, die mit einer Seerosenblume sehr viel Ähnlichkeit aufweisen. Blumen von lockerem Bau, breitpetalig, schliessen sich am Abend, dann ist die Seerosenähnlichkeit am grössten.



6) Pompondahlien Nr. 2000–2499

Diese Klasse steht schon 150 Jahre in Kultur und erfreut sich heute noch grösster Beliebtheit. Die kugelig geröhrteten, oft wabenförmigen Blumen variieren in mannigfaltigstem Farbenspiel, die zierlichen, kleinsten Formen werden als «Liliput-Pompondahlien» zusammengefasst. Die grossblumigen Sorten, als «Georginen» bekannt, sind mit «G» bezeichnet. Pompondahlien sind sehr reichblühende Schmuck-, aber auch allerliebste Schnittdahlien.



7) Schmetterlingsdahlien und Zonendahlien Nr. 01–099

Diese Gruppe bietet eine grosse Mannigfaltigkeit in Form- und Farbenvariationen. Schön regelmässig gebaute Blumen mit gelber Scheibe sind von ansprechender Lieblichkeit. Die Zonendahlien stechen durch frohe Farben und meist dunklere Zonen (Ring) besonders hervor.



8) Mignondahlien Nr. 0100–0157

Mignondahlien gehören zu der Klasse der einfachblühenden Schmetterlingsdahlien. Sie werden nur 30 bis 60 cm hoch. Die Blühfreudigkeit hält von Juni bis Oktober an, wenn die verblühten Blumen sofort geschnitten werden. «Topmix» heisst die kleinste Mignondahlie, deren Blütchen nur Daumengrösse haben. Viele Mignondahlien tragen als besonderes Merkmal dunklere, oft andersfarbige Zonen zur Mitte hin.



9) Star- oder anemonenblütige Dahlien Nr. 0158–0199

Einfachblühende Dahlien, meist in typischer Form unserer Herbstanemonen, eine ausserordentlich dankbar blühende Klasse für Gartenschmuck und Schnitt.



10) Halskrausendahlien (Collerette-Dahlien) Nr. 0200–0299

Ebenfalls einfachblühende Dahlien, in deren Randblüten sich die Staubfäden zu Blumenblättern umgewandelt haben und nun wie ein heller Kragen im Farbenteller liegen, Form und Farbenkontraste von seltener Schönheit.



Dahlia Cerantesii



Dahlia Merkii

11) Botanische Dahlien Nr. 0300–0319

Unter dieser Bezeichnung ist eine Anzahl Arten aus ihrer mexikanischen Heimat aufgeführt, die als die ursprünglichen Eltern der heutigen prachtvollen Dahliensorten aller Klassen anzusehen sind. Ein Vergleich der meist unscheinbaren Blüten dieser Stammsorten mit den heutigen Züchtungen lässt die Unsummen gärtnerischer Züchterarbeit ahnen, die erforderlich war, um zu den bisherigen Erfolgen zu gelangen.



12) Orchideenblütige oder Etoile-Dahlien Nr. 0320–0399

Eine ausserordentlich interessante Klasse, die so recht die Variationsmöglichkeiten der Dahlie zum Ausdruck bringt. Die Blumenblätter der einfachen Blüten sind gerollt und bilden eine zierliche Sternform (Seestern). Die abwechselnden Farben der Ober- und Unterseite der Blumenblätter bilden dadurch liebliche Farbkontraste. Abgeschnittene Blumen, z.B. in Kristallvasen gestellt, bilden einen geschmackvollen, orchideenähnlichen Zimmerschmuck.

DAHLIENNAMEN ALS SPIEGEL DER ZEIT

In der Eröffnungsrede der Ausstellung 1942 ist auf die symbolträchtigen Namengebungen, die immer Ausdruck einer bestimmten Zeit sind, eingegangen worden. Ich habe aufgrund der Unterlagen diejenigen Neuheiten in jedem Blumenjahr herausgesucht, die meiner Ansicht nach Zeitschichten darstellen oder mindestens zeigen, was in jenem Jahr aktuell war.

- 1938 (das letzte Jahr vor Kriegsausbruch)
Jung Deutschland, Angriff, Lockenkopf, Signalfeuer, Märkische Heide, Aufrecht, Traumland, Goldenes Schweizerland
- 1939 (Kriegsausbruch)
Love, Bundespräsident Etter, Gruppenfeuer, Heidschnuck, Chamberlain, Manon, Landi, Schön Rottraut, Märkischer Sand
- 1940 Zürcher Glut, Zürcher Kind, Landsknecht, Prof. August Forel, Oberstkörpskdt. Biberstein, Gletscherbraut, Suserblueme
- 1941 General Herzog, Rütli, Rütlifeuer, Maria Waser und die italienischen Züchtungen: Bengasi, Tripolis, Sidi Barani
- 1942 Arnold Winkelried, Jungvolk, Carl Spitteler, C.F. Meyer, Volk vom Rütli, So, Zukunft, Erwachen, Liebe, Güte
- 1943 Alfred Huggenberger, General Guisan, Gottfried Keller, Henri Dunant, Höhenfeuer
- 1945 Meinrad Lienert, Schweizer Banner, Ferdinand Hodler, Salomon Gessner
- 1946 (1. Nachkriegsjahr)
General Eisenhower, Victory Day, Miss Mary Churchill, Pepita
- 1947 Zürcher Fleiss, Precisa
- 1954 Alberich Zwyszig
- 1955 American Judge, Variety Girl, Superclass
- 1956 Lemon Squash, Zürcher Jugend, Good Earth, Mercedes, Maryon, Souvenir de Jacques Fath
- 1957 Füllhorn, Grace Kelly, Sonntagkind, Golden Hearth, Lucky Strike, Sonnenschein
- 1958 Albert Anker, Bestseller, G. Segantini
- 1959 Benelux, Mahagony, Rembrandt, Festival
- 1963 Authority, Glamour, Good Health, Vatican, Holiday Maker, Promotion
- 1964 Lucky Time, Deutschland, Fire cracker
- 1965 Exotica
- 1966 Hit Parade, Wiener Blut, Brilliancy, Stroller
- 1967 Royal Highness
- 1968 Bon Vivant, Collier d'Amour, Golden Victory, Telewiesel, Purple Globe
- 1969 Belle Epoque
- 1970 Frolic, Love Song, Showwinner
- 1971 Forsyther, Miss World, Twiggy
- 1979 Cherry Fire, Königin Fabiola, Kliby und Caroline, John Dix, Dorothea Furrer
- 1980 Top Boy
- 1981 Smash Hit, Suggestion, Paola und Kurt Felix
- 1982 Flower Dream, Potpurri
- 1983 Showcard, Sciencefiction
- 1984 Trendsetter, Extase, Punky
- 1985 Majorette
- 1986 Brassband, Telstar, Sneezi
- 1987 Hot Lips, Escort
- 1992 Pricefighter, White Swan

DIE NACHKRIEGSZEIT

1944 im Mai verstarb VATER ALBERT HOFFMANN und die zweite Generation übernahm das Lebenswerk des Vaters.

1945. Es ist typisch, was ein Vertreter der zweiten Generation, 38-jährig ins Geschichtsblatt eintrug: ERSTMALS 6 TAGE FERIEN.

Der wirtschaftliche Aufschwung erlaubte es ab 1946, die lange gehegten Wünsche für die Modernisierung und den Ausbau des Betriebes zu verwirklichen. Neben der Erweiterung der Geschäftsräumlichkeiten wurde auch die Ausstellungsfläche nochmals vergrössert und teilweise ausgebaut, wobei der Farbengarten nach den Ideen des St. Galler Gartengestalters F. DIEROLF einmalige Möglichkeiten bot und grosse Beachtung fand.

1948 machte sich bereits der Sog in die Stadt und in Betriebe, die nicht dem Wetter ausgesetzt waren, geltend; es wurden vorerst Gärtner und Gärtnerinnen aus Deutschland und Italien angestellt. Der Boom im Dahliengeschäft brachte auch in der Züchtung der Dahlien grossartige Fortschritte. Die alten und überholten Sorten wurden aus dem Sortiment entfernt und durch Neuheiten aus «allen Ländern» ergänzt.

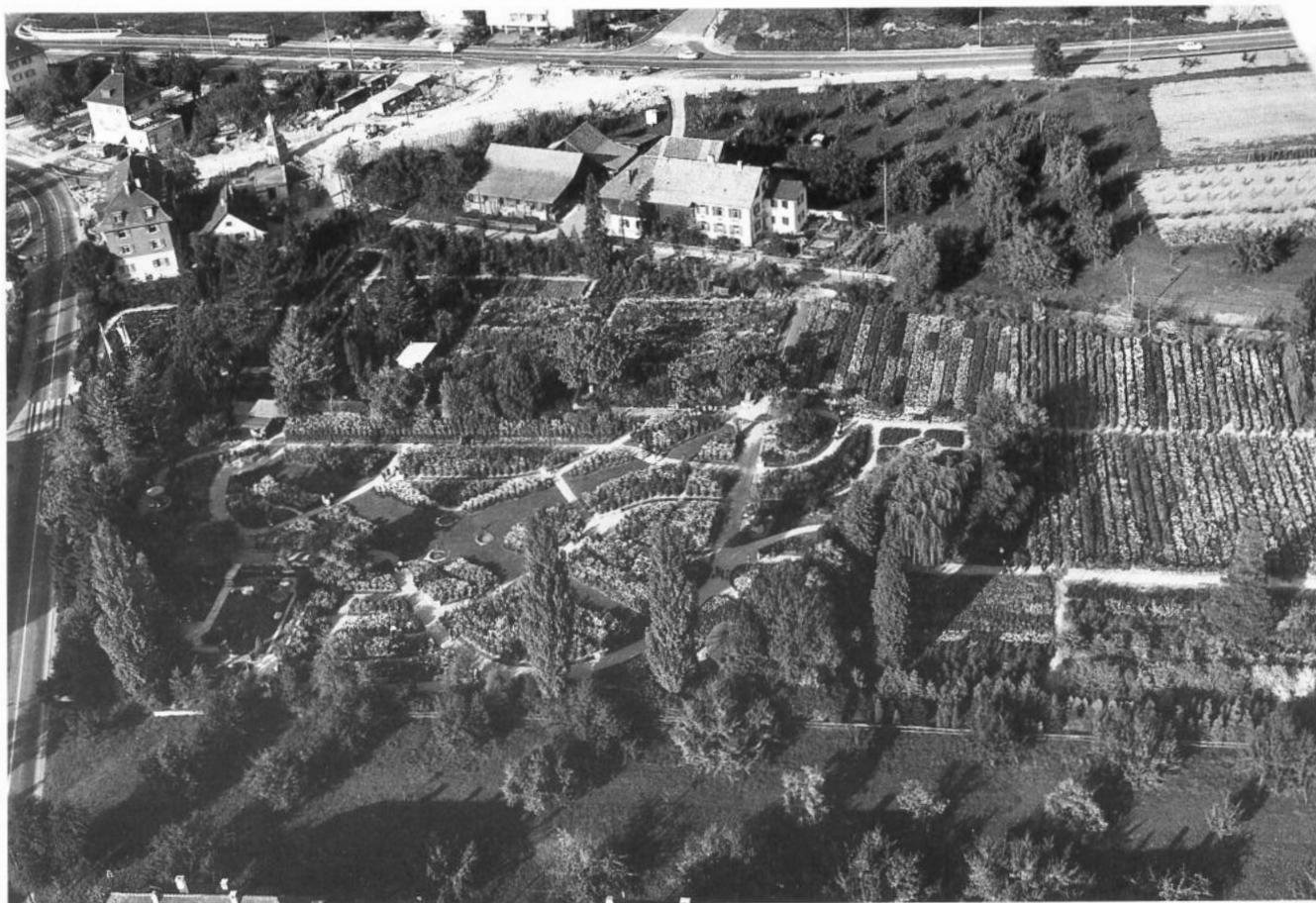
Die Dahlienschau der 60er-Jahre

Auch in den Kulturen von HANS HOFFMANN entstanden Neuzüchtungen, die sich an den Ausstellungen im Ausland an den allerbesten Sorten messen konnten. Die Dahlien eroberten sich in den zehn Jahren nach Kriegsende die besten Plätze in den Gärten der Blumenfreunde wie auch der Fachleute. Dazu hat die Dahlienausstellung, die in dieser Zeit an die 1400 Varietäten zeigte, wesentliches beigetragen.

1950 gaben sich über 30 000 Besucher – Liebhaber und Fachleute aus allen Gegenden unseres Landes, aus den Nachbarstaaten und aus Übersee ein Stelldichein an der Dahlienausstellung.

Ab 1950 mussten daher die Kulturflächen vergrössert werden, Dahlien wurden über das ganze Gemeindegebiet, auf zugänglichen Parzellen sogar in Weiningen, angebaut. Dank der starken Bautätigkeit konnte auch der Absatz an Bäumen und Sträuchern vergrössert werden und die Dahlienausstellung, man zeigte jetzt 1800 Sorten, stand nicht mehr unter dem grossen Finanzdruck. Das zeigte sich an den Plätzen, die man für Gartenplastiken namhafter Künstler freimachen konnte, etwas was früher undenkbar war.

In den 60er-Jahren trat dann die 3. Generation mit GERDA, WERNER und ROLF in die Fussstapfen ihres Vaters und der Onkel.





Plastiken namhafter Künstler belebten die Ausstellung

Die frühen 70er-Jahre machten eine Vergrößerung der Gewächshäuser und den Umbau der Warmhäuser und der Dahlienhäuser notwendig.

1974 wurde die Dahlienschau nochmals grundsätzlich geändert, die Gehölze und Stauden nahmen mehr Platz ein und gaben der Schau neue Akzente. Es zeigte sich, dass das Jahrhundert der Dahlie in Europa langsam zu Ende geht, man reduzierte sukzessive von damals 400 Sorten auf deren 125, um dann wieder auf 150 Sorten auszudehnen. Das wird der Sortimentsumfang sein, welcher der Dahlie noch für längere Zeit ihren Platz in den Gärten verteidigt.

ZUR GESCHICHTE DER DAHLIEN

Der spanische Arzt FRANCISCO HERNANDEZ, der in den Jahren 1571–1577 in Mexiko lebte, beschrieb erstmals die dort beheimatete Pflanzenart Acocotti, bei der es sich eindeutig um die heute unter dem Namen Dahlien bekannte Blütenpflanze handelt. Die von den Azteken Acocotti benannte Pflanze – was Wasserknolle bedeutet – war ein Nahrungs- und Heilmittel. Der Saft wurde für medizinische Zwecke verwendet. Die Dahlie war kulturelles Symbol. Die Blüte war

die Nationalblume Mexikos. HERNANDEZ zeichnete die Pflanzen auch in seinem Manuskript. Aus diesem geht hervor, dass bereits damals im heutigen Staat Guanajuato – dem Hochland Mexikos – sowohl einfache als auch halbgefüllte Dahlien vorkamen. Die Aufzeichnungen belegen, dass es Blüten in verschiedenen Farben gab. Nach diesem Manuskript, erschienen 1615 in lateinischer Sprache, erhält Rom die erste Kunde über die Dahlien in der «alten Welt». Erst 1790 ist belegt, dass Dahlien im Oktober in Europa geblüht haben und zwar im Botanischen Garten von Madrid. Im Herbst des vorangegangenen Jahres sandte der Direktor des Botanischen Gartens in Mexiko-City seinem Kollegen ABBÉ CAVANILLES in Madrid Samen der Dahlien. 1791 beschrieb ABBÉ CAVANILLES im 1. Band seines «Icones et Descriptiones Plantarum» die neue Pflanze und gab ihr den Namen «Dahlia» zu Ehren des schwedischen Botanikers DAHL. 1803 wurde dann die Dahlie vom Berliner Botaniker WILDENOW zu Ehren des Peterburger Botanikers GEORGI in Georgina umgetauft. Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts blieb dieser Name dann massgebend, vor allem in Deutschland, wo er sich für die alten, kugeligen Bauerndahlien bis heute halten konnte. Bei uns werden die grossblumigen Pompondahlien als Georginen bezeichnet.

Zu Beginn unseres Jahrhunderts nannte man die Dahlien in den Weingebieten der Ostschweiz auch Sauserblume, weil man im Herbst die Sauserfuhren gerne mit Dahlien schmückte.

Da schon in der ersten Beschreibung von 1615 durch HERNANDEZ auch von halbgefüllten Blüten berichtet wird, zog man den Schluss, dass diese Blumen schon damals in Mexiko kultiviert worden sein könnten. Der 1787 im Auftrag von KÖNIG LUDWIG XVI nach Mexiko gesandte Naturforscher NICOLAS THIERRY DE MENONVILLE bestätigte diese Vermutung. In einem Reisebericht beschrieb er eine Dahlie in einem Garten in Guaxaca mit violetten, gefüllten, asternartigen Blüten auf mannshohen Stengeln mit Blättern wie Holunder. Es kann sich dabei nur um eine herangezüchtete Kulturform handeln, da die in Mexiko noch immer heimischen 30 wilden Dahlienarten – mit Ausnahme solcher, die bis 8 m hoch werden – viel kleiner im Wuchs und in den Blüten weniger wuchtig sind.

Es ist nicht geklärt, ob schon die Inkas sich mit der Zucht und Pflege der Dahlien beschäftigten oder sie nur genutzt haben.

Der bekannte Naturforscher ALEXANDER HUMBOLDT fand auf seinen Reisen in Mexiko im Jahre 1804 Dahlien an den Abhängen des Vulkans Jorullo. 1922 hat der Botaniker S.A. PURPUS vom Botanischen Garten in Darmstadt sogar Dahlienarten gefunden, die noch auf Höhen von 2 400–2 700 m wachsen. Erstaunlich ist, dass in den bergigen Regionen das Thermometer nachts oft erheblich unter den Nullpunkt fällt, ohne dass die Pflanzen erfrieren, während die heutigen Kulturdahlien beim ersten Frost erfrieren.

Vom Botanischen Garten Madrid aus erfolgte die Verbreitung in die Botanischen Gärten der Weltstädte. Da man die Dahlie aber – allein wegen ihrer tropischen Heimat – nur in geheizten Gewächshäusern kultivierte, wusste man nicht viel mit ihr anzufangen. Nach dem ersten Interesse schief die Begeisterung z.B. in London rasch ein. Erst Kulturversuche im Freien während des Sommers brachten Erfolg und mehr Interesse. In Frankreich befasste sich ANDRÉ THOUIN, Inspektor des «Jardin des Plantes» in Paris, mit Dahlien, die er erfolgreich in Töpfen kultivierte.

In Deutschland war der Hofgärtner SEIDEL in Dresden der erste Besitzer einer Dahlie. Von dort fand sie rasch Verbreitung und kam auch nach Weimar, wo KARL AUGUST sich für sie interessiert haben soll. Im Jahre 1808 erblühte in Karlsruhe bei Garteninspektor HARTNIG die erste gefüllte Dahlie. Erst im Jahre 1824 fanden sie aber beim Gründer der bekannten Firma FRANZ DEGEN, eine neue Heimat und verständnisvolle Züchter. Unter DEGENS Hand entstanden die Kulturformen, die neben der später aus Mexiko eingeführten Sorte «Dahlia Juarezii» die Grundlagen für die heutigen Prachtdahlien in ihren unerschöpflichen Formen und Farbvariationen bilden.

Massgeblich für die Verbreitung ist aber, was im Protokoll der «Königlichen Gartenbau-Gesellschaft in England» steht, deren Sekretär am 6. Oktober 1818 in seinem Vortrag über Dahlien aussagte: «Keine bei uns eingeführte Pflanze hat so viel Aufmerksamkeit erregt wie die Dahlie. Abgesehen von der Schönheit der Blumen und deren Mannigfaltigkeit schätzen sie die Gärtner deshalb besonders, weil sie zu einer Zeit blüht, da nicht viel Blütenpflanzen vorhanden sind. Das Verdienst, diese Pflanze zuerst kultiviert zu haben, gehört den Gärtnern des Kontinents. Gartenliebhaber, die nach dem Frieden von 1814 Frankreich, Holland, Belgien und Deutschland bereisten, waren überrascht von der Pracht und den vielen Sorten der Dahlien.» Bald nahm dann die Dahlienkultur auch in England einen grossen Aufschwung und für neue Varietäten wurden Riesenbeträge bezahlt.

Wie weiter oben erwähnt, war es eine Wildsorte aus Mexiko, die erst spät den Weg nach Europa fand, die als Urform der häufigsten Varietäten gilt. 1872 erhielt der Holländer VAN DEN BERG einige Dahlienknollen von einem Freund in Mexiko, allerdings in sehr schlechtem Zustand. Er brachte sie erst im nächsten Jahr zum Blühen. Sie erhielt den Namen Dahlia Juarezii nach dem damaligen Präsidenten Mexikos BENITO JUAREZ. Diese Neuheit hatte später einen besonderen Einfluss auf die Zucht (siehe «Züchtung von Dahlien») und kann heute als die Ausgangsform für die Kaktusdahlien bezeichnet werden. Die Engländer waren die ersten, welche sie züchterisch bearbeiteten und damit Erfolge erzielten. Abgesehen von der neuartigen Form der Blüten hatte damals dieser Typ keine besonderen Vorzüge, denn die Blumen blühten mitten im Laubwerk und die Blühwilligkeit liess auch zu wünschen übrig. Es brauchte die Beharrlichkeit vor allem deutscher Züchter, bis alle «guten» Eigenschaften auf

einer Sorte vereinigt waren, die wir heute an eine gesunde Dahlie stellen.

DIE DAHLIENZÜCHTUNG UND DIE KULTIVIERUNG DER DAHLIEN

Bei der Knollenpflanze Dahlie gibt es zwei grundverschiedene Vermehrungsarten. Die einfachste Vermehrungsart ist die Vermehrung durch Knollen. Nachdem im Herbst durch Frosteinwirkung die oberirdischen Pflanzenteile abgestorben sind, bleiben die Knollen noch ca. 1 Woche im Boden. Jetzt erfolgt im Kurztag die Knollenreifung, d.h. die Knollen stellen sich auf die Winterruhe ein. Dies bedeutet, dass sie die Wasseraufnahme und -abgabe einstellen, sich quasi abkapseln und die Knospen (Augen) für das nächste Jahr ausbilden. Bei sonnigem Wetter gräbt man die schlafenden Knollen aus und lässt sie abtrocknen. Die Knollen können so in einem nicht zu feuchten und nicht zu trockenen Raum z.B. in Hobelspänen eingebettet bei ungefähr +5° C überwintert werden. Je nach Witterung und Klima werden die Knollen von Mitte April bis Mitte Mai – aufgrund einer Bauernregel erst nach den Eisheiligen – «ausgelegt». Die Knollen werden beim Setzen eine handbreit mit Erde überdeckt. Grössere Knollengruppen können vor dem Einpflanzen im Freien geteilt werden.



Grössere Knollen werden vor dem Einpflanzen geteilt



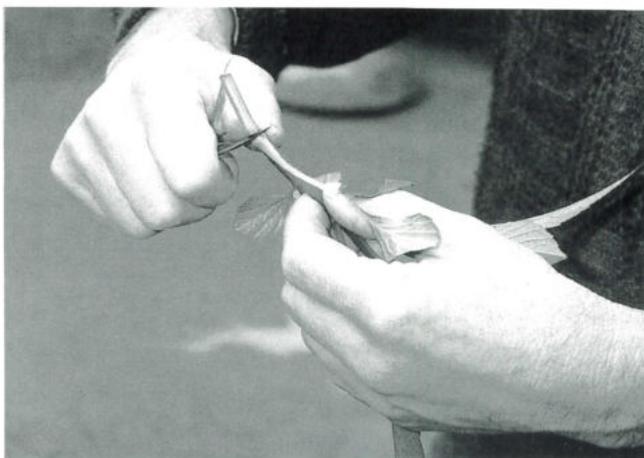
Aus jedem Teilstück entsteht eine Pflanze, sofern die Teilstücke am Wurzelhals Triebansätze haben

Das Teilen geschieht leicht durch Auseinanderreißen von Hand, manchmal muss ein scharfes Messer nachhelfen, damit keine unnötigen Anrisstellen – Orte für Fäulnisbildung! – entstehen. Jeder Triebansatz erzeugt einen Trieb. Ungeteilte zu starke Wurzelstöcke ergeben schlechtes Pflanzenmaterial. Drei bis fünf durch einen Wurzelhals (Stengelteil des Vorjahres) verbundene Knollen bilden die besten Voraussetzungen für eine reich und gut blühende Pflanze. Da eine Pflanze in einem Jahr dann ca. 10–20 (in Ausnahmefällen bis 30) neue Knollen bildet, kann so lediglich eine 2–4fache Vermehrung der Dahlien pro Jahr erreicht werden.

Der Fachmann – der Dahlienkultiveur – vermehrt die Dahlien vegetativ daher anders. Er pflanzt die Knollen bereits im Januar in Kisten und treibt sie im Gewächshaus. Sobald die Austriebe im Februar 10–15 cm lang sind und 3 Blattpaare aufweisen, werden Stecklinge geschnitten. Das unterste Blattpaar wird dann entfernt. Diese geschnittenen Stecklinge werden in kleine Töpfe gesteckt, die mit halb Sand und halb Torf gefüllt sind. Sie werden weiter bei 15–16° C gehalten, bis sie gut eingewurzelt sind. Dann werden sie im Treibbeet bei 8–10° C abgehärtet und können Mitte Mai wie die Knollen ins Freiland gesetzt werden. Diese Art lässt von einer Knollenpartie bis zu 30 Stecklinge, d.h. Jungpflanzen machen. Diese Arten der Vermehrung, wo Teile oder Triebe einer letztjährigen Pflanze wieder angetrieben, resp. bewurzelt werden, führen zu einer Kopie der Pflanze, wie sie im Vorjahr geblüht hat. Über viele Pflanzengenerationen wird das Erbgut der Mutterpflanze unverändert weitergegeben.



Sobald 3 Blattpaare gebildet sind werden periodisch Stecklinge geschnitten



Direkt unterhalb des Blattansatzes wird der Stiel abgeschnitten



Dann entfernt man das unterste Blattpaar.



◀ Die im Januar in Töpfe gesetzten Knollen treiben Schosse



4 Stecklinge werden in der Randzone eines Topfes in eine Mischung von Torf und Sand eingesteckt

Bilder rechts, von oben nach unten:

Mitte Mai werden die Stecklinge ins Freiland gesetzt

Pro Quadratmeter werden je nach Sorte 1–10 Pflanzen gesetzt

Im August erheben sich die ersten Blüten aus dem Laubwerk



Nach dem Etikettieren sind die Stecklinge bereit zum Anwachsen



Die andere Art der Vermehrung erfolgt über Samen. Da der Blütenstaub aber nur für die Züchtung mit grossem Aufwand von Hand übertragen wird, sonst aber vom Wind und Insekten, so können von anderen Dahlienarten Blütenstaub auf eine Mutterpflanze gelangen und es gibt Kreuzungen. Diese können, sofern nicht systematisch bestäubt wird, in der Regel zu nicht artgerechten Nachkommen führen. Diese Art der Vermehrung macht sich aber der Züchter zu Nutzen.

Während über 80 Jahre die Gärtnerei Hoffmann die Vermehrung der Dahlien durch Stecklingsbildung vollumfänglich selbst betrieb, erlauben es heute die Löhne und Sozialleistungen nicht mehr, diese zeitaufwendige Arbeit in der Schweiz zu machen. Heute werden die Knollen für die Ausstellung und den Verkauf entweder durch Knollenteilung oder mehrheitlich durch Zukauf von Knollen beschafft.

AUS DER WERKSTATT DES DAHLIENZÜCHTERS
HANS HOFFMANN (†)

Schon seit tausenden von Jahren versucht der Mensch, die ihm von der Natur geschenkten Pflanzen zu verbessern. Holzapfel und die wilde Birne, klein und kaum geniessbar, sind die Stammeltern unserer herrlichen Obstsorten. Ebenso alt, oder gar noch älter ist die Zucht der Rosen. Aus den verschiedenen Wildrosen, beheimatet in allen Gegenden der Erde, entstanden die tausenden von Sorten mit den wunderschönen Farben, dem feinen Duft und den vollkommenen Formen unserer Edelrosen.

Eine Pflanze zu verbessern, sei es um schönere Blüten, feinere Früchte, grösseren Ertrag oder bessere Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten zu erzielen, erfordert Geduld und nochmals Geduld. Die Natur lässt sich niemals überlisten, und um ihr etwas beizubringen, braucht es Gefühl, eine vorzügliche Beobachtungsgabe und ein gründliches Wissen, um unter den tausenden von Pflanzen gerade jene zu entdecken, die wirklich in ihrer Art neu und besser sind als die vorhandenen. Das Züchten, wie der Gärtner das Erzielen einer neuen Sorte nennt, geht bei der Dahlie genau so vor sich wie bei den anderen Pflanzenarten.

Unsere Kulturdahlien werden durch Teilung der Knollen oder durch Stecklinge vermehrt. Nur so kann der Fortbestand der Sorten gesichert werden, denn ihre durch Samen erzeugten Nachkommen würden nicht sortentreu ausfallen. Unsere Dahliensorten sind aus unzähligen Kreuzungen entstanden und sind recht komplizierte Bastarde, deren Nachfahren sich in eine Fülle von Formen und Farben aufspalten, die aber grösstenteils wertlos sind. Diese Eigenschaft des vielseitigen Aufspaltens gibt dem Züchter aber auch die Chance, unter den Nachkommen eine Neuheit zu finden. Nur geht natürlich der Fachmann nicht wahllos vor und sät den Samen, den er irgendwo geerntet hat. Er fasst ein ganz bestimmtes Zuchtziel ins Auge und sucht sich Sorten mit ganz bestimmten Eigenschaften als Vater- und Mutterpflanzen aus. Mit feinem Pinsel werden an warmen Tagen die vor Insekten- und Windbestäubung geschützten Blüten der Mutterpflanze mit dem Blütenstaub aus den Blüten der Vaterpflanze bestäubt.

Der im Herbst von diesen künstlich befruchteten Blüten geerntete Samen wird im nächsten Frühjahr ausgesät und bereits im Herbst kann man das Resultat der Zucht feststellen. Jetzt beginnt die eigentliche Auslese, indem alle Pflan-

zen, deren Qualitäten nicht dem Zuchtziel entsprechen, entfernt werden. Die übrigen Pflanzen, es sind noch ca. 5%, werden einzeln nummeriert und ihre Eigenschaften ins Zuchtbuch eingetragen. Sie verlangen in den nächsten Jahren eine genaue Beobachtung und Prüfung ihrer Eigenschaften. Aus einem Satz von 1000 Sämlingen muss der Züchter froh sein, wenn er darunter eine Pflanze findet, die wert ist, in 3 bis 4 Jahren als Neuheit dem Handel übergeben zu werden. Von dieser einzigen Pflanze aus erfolgt nun die Vermehrung durch Stecklinge in den Gewächshäusern des Züchters und später bei einem grossen Bestand durch Teilung der Knollen. Zu den erstrebenswerten Zuchtzielen gehören die Vollkommenheit der Blüte, eine reine Farbe, ein gutes Verhältnis zwischen Blütenfülle und Laubmasse, ein gesunder, kräftiger Wuchs, starke und lange Blütenstiele, die sich frei über das Laub erheben, sowie die Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten, um nur einige zu nennen. Riesenblumen zu erzielen ist eher ein Sport, weil man in der Praxis für solche Blüten weniger Verwendungsmöglichkeiten besitzt. Dem heutigen Züchter liegt viel mehr daran, wirklich gute Schnittblumen hervorzubringen, oder bei den Gruppendahlien einen grossen Blütenreichtum und natürlich neue aparte Farbtöne zu erzielen. In allen Ländern, in denen Dahlien gezogen werden, sind Züchter an der Arbeit und alljährlich kommen neue Überraschungen in die Gärten des Dahlienfreundes. Dank dieser unentwegten Arbeit an ihrer Vervollkommnung erobert sich die Dahlie mehr und mehr die Herzen der Blumenliebhaber und immer weitem Raum in den Gärten zu Stadt und Land. Bis heute kennt man über 20 000 Varietäten!

WANN, WIE UND WO PFLANZT MAN DAHLIEN?

Wie alle Pflanzen, so stellen selbstverständlich auch die Dahlien einige Ansprüche an die Kultur und Pflege. Diese sind nicht besonders kompliziert und doch ist es wichtig, einige grundsätzliche Dinge zu beachten. Hier sind sie kurz zusammengefasst:

Die Pflanzung der überwinterten, mehrjährigen Knollen kann bei mildem Wetter anfangs Mai erfolgen. Bei kaltem, nassem Wetter ist es besser, einige Tage abzuwarten. Einjährige, vor allem neu zugekaufte Knollen legt man im April vorteilhaft in Töpfe oder Kistchen ein. Man überdeckt sie leicht mit feiner Erde und hält sie mässig feucht und warm. Wenn die Triebe erscheinen, müssen die Pflanzen kühler und luftiger gestellt werden. Mitte bis Ende Mai erfolgt dann das Auspflanzen der angetriebenen Knollen.

Die Voraussetzung für einen gesunden Wuchs und reichen Blütenflor ist ein sonniger, freier Standort. Dahlien gehören nicht unter Bäume und Gehölze, die Schatten spenden. Wo Zinnien nicht gedeihen, gehören auch keine Dahlien hin. Von einer Zwischenpflanzung mit der Staudenrabatte ist

abzusehen, diese Lücken werden besser mit Sommerflor ausgefüllt. Dahlien wachsen in jedem gutgelockerten Gartenboden, auch wenn die Erde schwer ist, vorausgesetzt dass sie gründlich und tief bearbeitet wurde.

Zur Düngung vor dem Pflanzen ist in mageren Böden das Untergraben von gut verrottetem Mist oder altem Kompost im Herbst zu empfehlen. Hoffmanns Dahliendünger, im Nachwinter gestreut, stärkt die Pflanzen. Auch Knochenmehl und Holzasche sind gute Dahliendünger.

Jede Pflanze benötigt ihren Lebensraum. Für Dekorative- oder Kaktusdahlien rechnet man 1 Quadratmeter pro Pflanze, für Gruppendahlien 3 bis 5 Pflanzen pro Quadratmeter und für Mignondahlien 8 bis 10 Pflanzen pro Quadratmeter. Somit ergeben sich je nach Güte des Bodens, Wüchsigkeit der Sorten und den örtlichen Verhältnissen Reihenabstände von ca. 1.20 Meter und Abstände in der Reihe von 80 cm bis 1 Meter bei hochwachsenden Dahlien, resp. 30 bis 40 cm bei Gruppensorten.

Weil kleine Knollen grössere und schönere Blumen bringen als riesige, verfilzte alte Knollen, ist das Teilen eine Notwendigkeit. Diese Operation führt man mit einem scharfen Messer so aus, dass jeder Teilpflanze ein Stück des alten Stengels verbleibt. Einzelne Knollen, ohne Strunkteil sind wertlos, da sich nur am Stengelansatz die Augen befinden, die später austreiben.

Beim Pflanzen werden zuerst die Pfähle eingeschlagen, dann wird das Pflanzloch ausgehoben. Wenn man Kompost zur Verfügung hat, lohnt sich davon eine Handvoll ins Pflanzloch beizugeben. Die Knollen sind nur so tief zu setzen, dass der Wurzelhals mit 5 cm Erde bedeckt wird. Die Etikette, die vorher von den Knollen gelöst wurde, wird am Pfahl befestigt. Nur ausgetriebene Knollen der Jungpflanzen sind nach dem Setzen mit gestandenem Wasser gründlich anzugiessen.

Die allgemeine Pflege beschränkt sich anfänglich auf eine regelmässige Bodenbearbeitung und die Bekämpfung der Schnecken durch Schneckenkleie. Später, wenn die Triebe eine gewisse Höhe erreicht haben, können die Pflanzen durch leichtes Bestäuben mit einem kombinierten Stäubemittel von Krankheiten und Schädlingen geschützt werden. Erreichen die Triebe eine Höhe von 30 bis 50 cm, so werden sie erstmals an die Pfähle angebunden. Die Bodenlockerung im Laufe des Sommers fördert das Wachstum. Wer vollkommene, besonders grosse Blumen liebt, erreicht dies durch Herausschneiden der Seitenknospen. Um dauernd einen schönen Flor zu erhalten, sind die verblühten Blumen zu entfernen, was ganz besonders auch bei den Mignon- oder Gruppendahlien zu empfehlen ist. Nach dem ersten Nachtfrost im Spätherbst werden die Dahlien für die Nachreife der Knollen mit Vorteil noch einige Tage im Boden belassen. Dann wird das Kraut handbreit über dem Boden abgeschnitten. Bei trockenem Wetter können die Stöcke ausgegraben,

die Erde abgeschüttelt und die Knollen an der Sonne getrocknet werden. Sie sind aber vor Frost zu schützen.

Beim Einwintern ist auch die Etikette wieder am Strunkteil anzubringen. Dies ist sehr wichtig, da an Hand des Namens die Höhe der Pflanze und die Farbe der Blume immer wieder ermittelt werden kann. Solche ergänzende Hinweise, die man am besten gleich auf der Etikette vermerkt, erleichtern das standortgerechte Pflanzen im Frühjahr.

Die Überwinterung der Dahlienknollen geschieht am sichersten in einem trockenen, luftigen Keller, der absolut frostfrei sein muss. Kleine, junge Knollen können in Harzrasse, in Torfmull mit Sand vermengt, leicht eingebettet werden. Nie sind sie in der Nähe der alles austrocknenden Zentralheizung aufzubewahren.

DAHLIEN SIND HALTBARE SCHNITTBLUMEN

Zu Unrecht wird hin und wieder behauptet, Dahlien seien ungeeignet als Schnittblumen. Dies hat seinen Grund darin, weil sie nicht richtig behandelt werden.

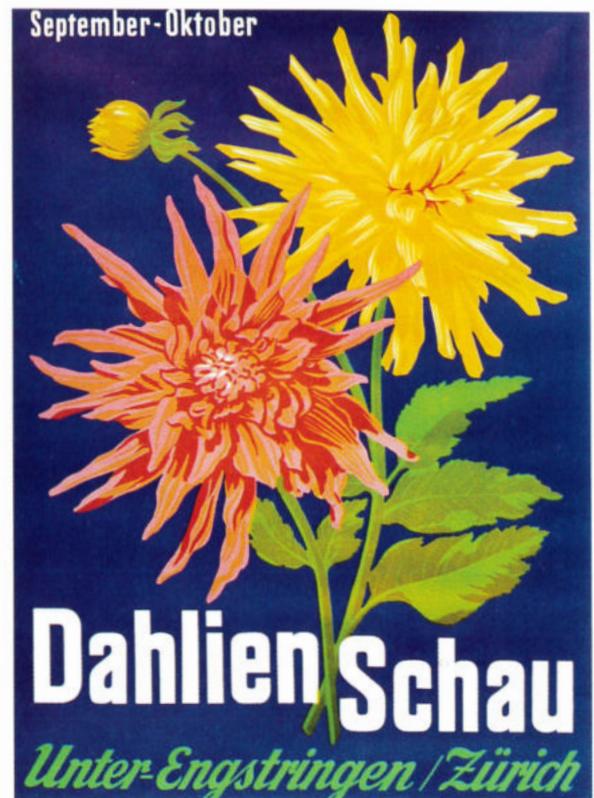
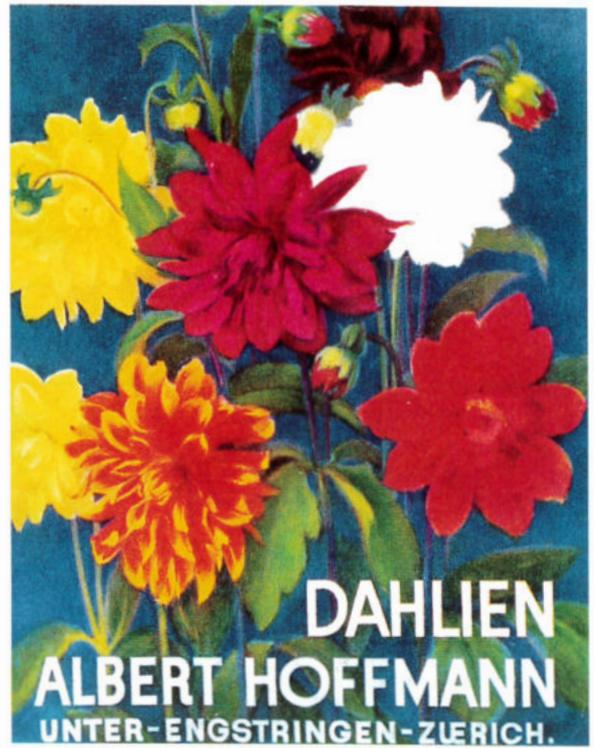
Dahlien sollen nie während der grossen Hitze des Tages geschnitten werden. Es ist vorteilhaft, dies am frühen Morgen oder am späten Abend zu besorgen. Um die Haltbarkeit zu steigern, stellt man die Blüten einige Stunden tief in kaltes Wasser, damit sich die hohlen, mit Luft gefüllten Stengel rasch mit Wasser füllen. Dann können die Dahlien in eine entsprechende Vase eingestellt werden. Wichtig ist, dass die Vase nicht an die Sonne gestellt wird, denn die direkte Sonnenbestrahlung und die Erwärmung des Wassers lassen die Blumen schnell welken. Das tägliche Herausnehmen der Blumen aus der Vase zur Erneuerung des Wassers ist nicht zu empfehlen, da das jeweilige Eindringen der Luft in den Hohlraum des Stengels die Haltbarkeit stark beeinträchtigt. Es ist deshalb zweckmässiger, jeden Tag das verbrauchte Wasser durch Nachgiessen zu ersetzen, oder durch das Aufstellen der Vase unter den Wasserstrahl den Inhalt ohne Herausnehmen der Blumen zu erneuern. In der angegebenen Weise behandelt, halten abgeschnittene Dahlien 6 bis 7 Tage. Die Dahlie ist ein williger Blüher, je fleissiger man Blumen schneidet, desto mehr wird die Pflanze zur Bildung neuer Blumen angeregt. Es gibt heute eine Menge Sorten, deren Blüten sich besonders für den Schnitt eignen.

AUSBLICK

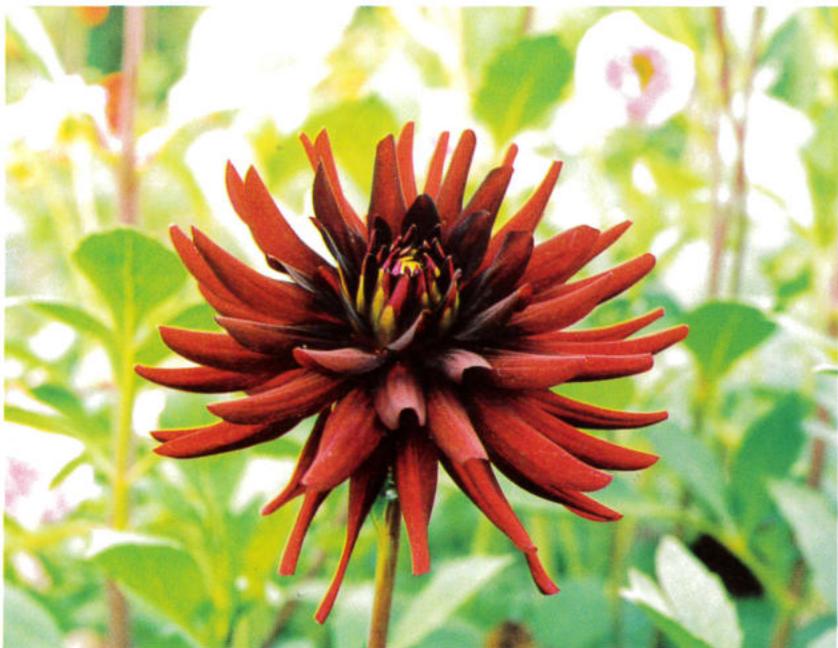
Wenn auch nichts ewig hält, so hoffe ich doch, dass die heute noch jährlich veranstaltete Ausstellung, – über Jahrzehnte das Aushängeschild der Gemeinde – wenigstens in einer reduzierten Form noch lange erhalten bleiben kann. Sie ist immer ein strahlendes Juwel im oft so trüben Herbstalltag.

PLAKATE DER DAHLIENAUSSTELLUNGEN

Grossen Wert legte man auf die Gestaltung der Plakate & Kataloge







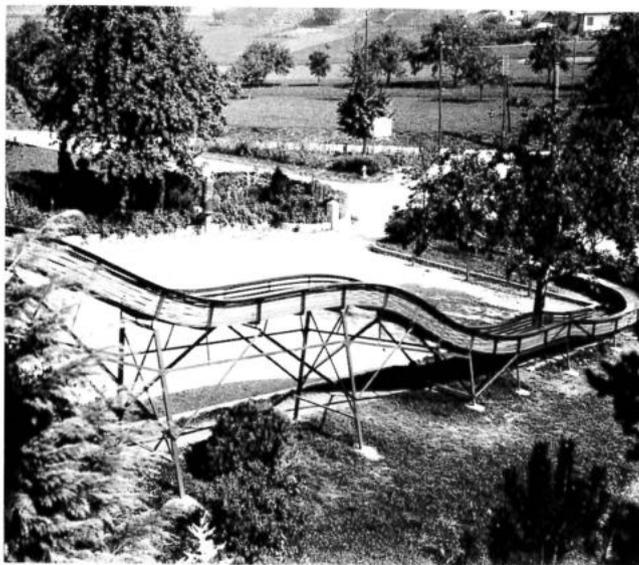
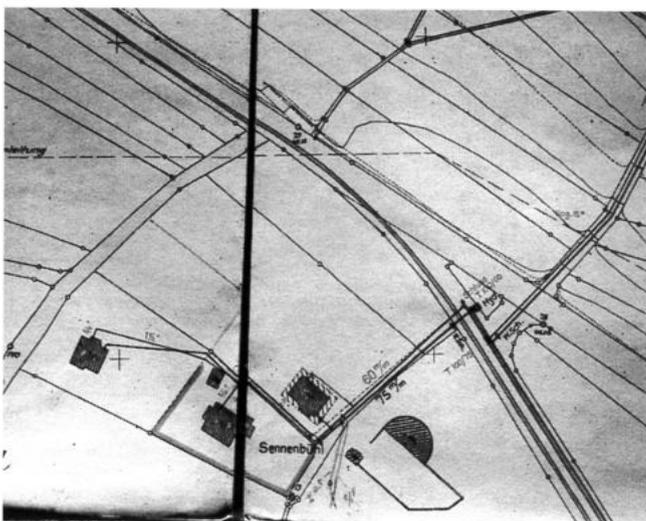


Die Sennerei J.O. RICHARD um 1920. (Die Milchkannen werden vom «MILCHMEIER» mit einem Einspanner-Federwagen transportiert)

DR. JAKOB MEIER DER SENNENBÜHL

VOM WYDENBÜHL ZUM SENNENBÜHL

1915 kaufte der gelernte Käser und später zum Schiffsbau-Ingenieur avancierte J.O. RICHARD von einem Weininger Bauern 7,5 Aren Wiesen im Wydenbühl. Der Preis lag mit 30 Rappen pro Quadratschuh relativ hoch (10 Quadratschuh sind übrigens ungefähr 1 Quadratmeter). Dies bedeutet, dass Herr RICHARD pro m² etwas weniger als 3 Franken bezahlte, was damals in Unterengstringen ein sehr hoher Preis war. Er wollte einfach diese, das ganze Tal überschauende Kuppe. Auf diesem Grundstück – eben auf dem höchsten Punkt der rechtsufrigen Seitenmoräne des Schlierener-Stadiums des Linthgletschers – errichtete er eine Sennerei und stellte bis 1924 einen gängigen Weichkäse her. Die Milch dazu lieferten vornehmlich die Unterengstringer Bauern, die froh waren, dass man ihre Milch nicht mehr beschwerlich nach Schlieren und von dort per Bahn nach Zürich transportieren musste, da im Sommer des öftern die ungekühlte Milch sauer wurde und einen schwer verkraftbaren Abstrich im sonst schon kleinen Einkommen erbrachte. Für J.O. RICHARD waren die Kontakte mit den Milcheinlieferern wichtig. Er fand unter ihnen einerseits Bürgen für seine vielfältigen Aktivitäten, umgekehrt wusste er so immer genau, was in Unterengstringen lief. Mit J.O. RICHARD war eine unternehmungsfreudige, phantasiereiche, aber auch schillernde Figur ins Unterengstringer Rampenlicht getreten, die über 50 Jahre lang immer wieder versuchte, Einfluss auf die Geschicke der Gemeinde zu nehmen, mindestens aus dem Hintergrund, wie er jeweils selbst höhnisch lächelnd bemerkte. Die Weichkäserei war für ihn ganz klar nur die Startbasis. 1924 erwarb er nochmals 29 Aren Land und baute die Sennerei ins Restaurant «Sennenbühl» um, dem er eine grosszügig geplante Gartenwirtschaft angliederte.



Detail der Rutschbahn

DAS ERSTE SENNENBÜHL, DIE BERÜHMTE RUTSCHBAHN UND DAS AFFENGEHEGE

Die Gartenwirtschaft war mit Autogarage und Wein- und Getränke lagern unterkellert und umfasste auch die erste Benzintankstelle in den rechtsufrigen Gemeinden. Grosse Attraktion der Gartenwirtschaft war aber die Rutschbahn für die Kinder. Die Benützung war zwar gratis, doch für den obligatorischen Rutschteppich, in der Art von Türvorlagen aus Kokos, musste man pro Fahrt einen Fünfer Miete bezahlen, später 10 und zuletzt 20 Rappen. Dies bedeutet, dass die Benützung für damalige Begriffe teuer war, dafür waren die Holzlaten der Bahn immer perfekt mit «Chaisenlack» poliert. In der Gartenwirtschaft gab es einen «Münchener Biergarten» unter Platanen und Rosskastanien mit einem «gerechelten» Rollkiesboden und ein Pergola-Rondell um eine Tanzfläche angeordnet. Im Zentrum sprudelte der Springbrunnen mit den Goldfischen und beim Servicegebäude («dem Buffet») waren die Fischbassins mit Forellen und Aalen. Beim Eingang zur Wirtschaft stand der attraktive Affenkäfig. Einer der Menschenaffen verletzte durch ein Loch im Drahtmaschengitter einen Gast so schwer, dass man die «Affenattraktion» wieder aufgeben musste. Später besiedelten Papageien und farbenprächtige Vögel aus tropischen Gegenden die grosse Voliere. Diese Animationen füllten die

Plankopie (ca. 1930). Rechts des Kartenfalzes liegt das Restaurant Sennenbühl und die Gartenwirtschaft. Im Strassengebiet der Weiningerstrasse ist das Tramgeleise eingezeichnet. Die Häuser links des Falzes sind die inzwischen abgebrochenen Liegenschaften Müller & Keller.



▲ Blick vom Restauranteingang auf die Gartenwirtschaft (um 1928)

Gesamansicht des Sennenhübls (1928). Ganz links ist ein Fahrleitungsmast der Tramlinie Schlieren-Unterengstringen-Weinigen zu erkennen, rechts davon die berühmte Rutschbahn, dann folgt das Gartenwirtschafts-Rondell. Zwischen dem Restaurant und der Gartenwirtschaft liegt der Affenkäfig. Im Vordergrund erkennt man die erste Tankstelle am rechten Limmatufer.



Gartenwirtschaft mit ihren 400 Sitzplätzen an schönen Sonntagen und während der Dahlienschau. Man kann immer wieder lesen, dass damals in den 20er-Jahren ein Fährlibummel (Ausflug ins Kloster Fahr) von Zürich zu Fuss der Limmatt entlang, dann eine Einkehr z.B. im Sennenbühl – für die Kinder mit Besuch der Rutschbahn – und eine Rückfahrt mit der Limmattal-Strassenbahn (die direkt vor dem Sennenbühl halt machte) zu den beliebtesten Sonn- und Feiertagsausflügen der Zürcher gehörte.

KEINE POLIZEISTUNDE, JUHUI!

Der Sennenbühl machte aber auch sonst schon von sich reden. Da die Gemeinden damals noch nicht verpflichtet waren, eine Polizeistunde festzulegen und Unterengstringen neben Weiningen die Polizeistunde noch nicht freiwillig eingeführt hatte, konnte man 1924–1928 im Sennenbühl auch nach Mitternacht weiterzechen. Das zog viele Zürcher an, nach Wirtschaftsschluss noch nach Unterengstringen zu kommen. Es ist zwar nicht mehr aktenkundig, aber noch vielen bekannt, dass nachdem Unterengstringen die Polizeistunde 1928 auf 24.00 Uhr festgelegt hatte, man im Sennenbühl trotzdem weit in den frühen Morgen hinein festen konnte. Der Gemeinderat soll die Polizeistunde automatisch verlängert haben, solange der Wirt pro Flasche konsumierten Champagner 5 Franken in die schmalbrüstige Gemeindekasse ablieferte. So wurde der Sennenbühl Ende der 20er-Jahre der Ort, wo sich ein Nachtschwärmerkreis aus Zürich traf. Die 2 Gemeindeversammlungsprotokolle beleuchten die damalige Situation bestens.

AUSZUG AUS DEM PROTOKOLL DER GEMEINDEVERSAMMLUNG VOM 17. JANUAR 1926

«Von ADOLF FRISCHKNECHT und CHRISTIAN KRAMER, ist zu Handen der Gemeindeversammlung eine Motion eingereicht worden, die die Einführung der Polizeistunde d.h. den Wirtschaftsschluss für die hiesige Gemeinde verlangt.

Motionär A. FRISCHKNECHT begründet namens der Arbeiterpartei in weit ausbuhlerischer Weise diese Motion, dass es der Arbeiter sei, der an den Folgen des Alkoholgenusses und der Kürzung der Nachtruhe am meisten Schaden nehme und dass der Alkoholgenuss eine wirtschaftliche Gefahr für unser Land bedeute.

Der Vorsitzende gibt die Stellungnahme des Gemeinderates zu der Motion in ausführlicher Weise bekannt, die die Behörde nach reiflichen Erwägungen zur Ablehnung der Motion bestimmten. Zwingende Gründe für die Einführung der Polizeistunde seien zur Zeit gar nicht vorhanden. Die Handhabung der Polizeistunde sei in einer kleinen Gemeinde ungleich schwerer als in einer grossen Gemeinde. Zwietracht und Hader seien die Produkte der Polizeistunde. Nicht zuletzt sei die Motion aus fiskalischen Gründen abzulehnen. Die Handhabung der Polizeistunde würde für unsere Gemeinde eine Steuererhöhung um 10% bedeuten. Der Gemeinderat beantrage einstimmig die Ablehnung der Motion.

FRITZ STELZER hält dem Motionär FRISCHKNECHT entgegen, dass es in hiesiger Gemeinde nicht die Arbeiter seien, die nach Mitternacht noch beim Schoppen sitzen, sondern es handle sich meistens um auswärtige Gäste, die nicht dem Arbeiterstande angehören.

Polizeivorstand A. HOFFMANN beleuchtet noch eingehend den Standpunkt der Ablehnung und macht darauf aufmerksam, dass künftig dafür gesorgt werde, dass Rubestörungen des Nachts durch Autos streng geahndet werden. Nachdem noch von verschiedenen Seiten für und gegen die Motion Voten gebracht wurden, welche nicht immer den Stempel der Sachlichkeit trugen, konnte nach fast zweistündiger Debatte zur Abstimmung geschritten werden. Ein Antrag auf geheime Abstimmung unterlag mehrheitlich. In offener Abstimmung stimmten von den 93 Anwesenden 62 für den Antrag des Gemeinderates, auf Ablehnung der Motion, womit dieses Traktandum erledigt ist.»

Dieser Beschluss ist dann in der Presse ausgiebig breitgewalzt worden, wobei die Kritiker vor allem die Auswüchse des «Nachtlebens» im Sennenbühl aufs Korn nahmen.

Das Geschäft ist, unter starkem Druck aus der Bevölkerung, daher am 19. Februar 1928 nochmals vor die Gemeindeversammlung gekommen.

Im Protokoll ist zu lesen:

«Der Vorsitzende beleuchtet die verschiedenen unglücklichen Umstände, die bei der letzten Gemeindeversammlung die Polizeistunde ablehnen liessen. Nach einigen Bemerkungen die von Seite anwesender Stimmberechtigter gemacht wurden, begründete der Vorsitzende den heutigen Wiedererwägungsantrag des Gemeinderates auf Einführung der Polizeistunde per 1. März. Sowohl durch die Presse als auch durch Debatten im Kantonsrat wurde das Fehlen der Polizeistunde in hiesiger Gemeinde bzw. die Führung von Nachtwirtschaften scharf kritisiert und dadurch das Ansehen der Gemeinde geschädigt und die Gemeinde selbst in ein schiefes Licht gestellt. Man würde keine andere Wahl haben, als durch Annahme der Politzeistunde diesen bemühenden Zuständen ein Ende zu bereiten. BENZ J. ZUM GÜETLI meint, der Gemeinderat hätte sich gegenüber den Angriffen von aussen zur Wehr setzen sollen. Für die heutige Annahme der Polizeistunde sprechen sowohl der anwesende Polizeivorstand, als auch der Präsident des Gemeindevereins namens des Letzteren.

VÖGELI JOHANN empfiehlt namens der Arbeiterpartei die Vorlage zur Annahme. Bei 3 Enthaltungen von den 54 Anwesenden stimmen 51 für den Antrag des Gemeinderates.»

DER SAALBAU UND DIE KRISE

Das gut florierende Geschäft bewog 1931 J.O. RICHARD, die Wirtschaft, bestehend aus dem Sennenstübli und dem «lauschigen» Jägerstübli – wo man die Gäste schon damals mit einer versteckten Kamera im Uhrenkasten fotografieren konnte – mit einem grossen Projekt zu erweitern. Das Bauvorhaben umfasste einen Theatersaal mit über 500 (!) Sitzplätzen und permanenter Bühne, daneben aber noch einen



Der Sennenbühl nach dem Saalbau (1933)

Speisesaal mit 100 Plätzen, ein Speise- oder Weinstübli mit 50 Plätzen, sowie 2 Kegelbahnen und Personalwohnungen und Zimmer. Der grosszügig konzipierte Bau mit dem grössten Saal in der Umgebung Zürichs kostete aber nicht wie budgetiert 180 000 Franken, sondern fast 400 000 Franken. 1932, als man an die Fassade schrieb: «Los von der Stadt, aus dem Gewühl, in den ländlich frohen Sennenbühl» zeichneten sich schon die ersten Zeichen der Wirtschaftskrise ab. Der Saal war zwar bei vielen Anlässen bis zum letzten Platz besetzt, aber die Gäste tranken nicht mehr Champagner und wenns gut ging ass man zu Viert einen Wurstsalat garniert. Es dauerte nicht lange bis zuerst der Architekt und dann auch der Erbauer Konkurs machten. Der Sennenbühl kam so 1937 auf die Gant und wurde zu einem Bruchteil der Gesamtkosten, d.h. für eine Viertelmillion Franken an JOHANN PATSCHEIDER verkauft. Die Handwerker wurden angeblich noch für die ausstehenden Beträge mit ca. 70% entschädigt. Über die Kriegszeit vegetierte der Sennenbühl dahin und wurde 1946 erneut verkauft und zwar an Frau ROSA HÜRLIMANN (später Frau HERDE-HÜRLIMANN). Wieso die Gemeinde mit einem Darlehen den Kauf unterstützte, wird in einem späteren Abschnitt erläutert.

DER SENNENBÜHL ALS INSTITUTION

Auch wenn die wirtschaftliche Situation des Sennenbühls über all die mehr als 50 Jahre bis zum Abbruch im Jahre 1984 nie rosig war, so war der Sennenbühl aber doch das imaginäre Zentrum von Unterengstringen. Unterengstringen als Filialgemeinde von Weiningen hatte zwar ein Kloster, aber keine Kirche, d.h. kein natürliches Zentrum, wo sich in der Regel alles drum herum aufbaut. Im 19. Jahrhundert hatte Unterengstringen das Hinterdorf und das Vorderdorf, dann zu Beginn des 20. Jahrhunderts kam die Höneggerstrasse, der sogenannte Rennweg dazu und in den 30er-Jahren das Geschäftsquartier in der Gegend des heutigen Dreispitzareals und der «Berg». Der Sennenbühl wurde rein geographisch zur Drehscheibe. Im Sennenbühl feierte man die Familienfeste, die Hochzeit, Taufen, Leidmahle und im Saal gabs Kindertheater, Filmvorführungen, z.B. im Fip-Fop-Club der Vorkriegs- und Kriegszeit, aber vor allem die Generalversammlungen der Dorfvereine, die Abendunterhaltungen (die sog. Chränzli) des Turnvereins und des Männerchors, aber auch zahlreiche regionale und überregionale Versammlungen von Vereinen, Verbänden und Behörden,

daneben Kleintierschauen etc. Aber die grössten Veranstaltungen, von dem die älteren Leute immer noch reden, waren die Fasnachtsbälle des Turnvereins. Der Ausklang der Fasnachtszeit machte der «Eistriger Hexenball» und oft auch die sog. «Uslumpete». Da war alles auf den Beinen, nicht nur aus dem Limmattal, auch aus dem Amt und Furttal kamen die Masken.

Die Kegelbahnen waren von internationaler Norm und von bester Qualität und manch Engstringer Knabe verdiente beim Kegelstellen an den grossen Turnieren seinen ersten Batzen.

DER SENNENBÜHL ALS MILITÄRUNTERKUNFT

In die Zeit, als JOHANN PATSCHEIDER Besitzer des Sennenbühls war, fielen die Kriegsjahre. Die Wirtschaft lief leidlich, aber der Saal war den in Unterengstringen einquartierten Truppen Quartier. 1939 und 1940 fanden im Saal zwar noch stark reduzierte «Kränzli» d.h. die Abendunterhaltungen der Dorfvereine statt, sonst war der Parkettboden mit rohen Tannenläden abgedeckt und in 4 Reihen waren die Strohlager für eine Kompanie à 4 Züge ausgebreitet. Beim Bühneneingang war die Fahrküche aufgestellt und in der Schlosserei Bösch unter dem Saal war das Materialdepot. Die Pferde waren im Dorf in den Tennen oder Scheunen untergebracht.

In vollem Glanze erblühte der Saal in dieser Zeit nur bei den Soldatenweihnachtsfeiern, wo das ganze Dorf für «ihre» Kompanie alles tat, um die schwere Zeit für die Wehrmänner etwas menschlicher zu machen. Wir Primarschüler hatten Theater aufzuführen und Verse vorzutragen.

DAS ABSPECKEN UND DAS «AUS»

Als dann die Befestigungswerke der Limmattlinie 1942 fertig gebaut waren, hatte man nur noch sporadisch Einquartierungen im Sennenbühl. Der Saalbetrieb kam nie mehr so richtig auf Touren. Im August 1946 kaufte Frau HÜRLIMANN den Sennenbühl mit Hilfe eines Gemeindedarlehens. Die Gemeinde versuchte mit diesem Darlehen, den Saal für die Vereine am Leben zu erhalten, man hatte Angst, ein wichtiges «Möbelstück in der Gemeindeförderung» gehe verloren. Der Abbröckelungsprozess ging aber trotzdem weiter. Zuerst wurde das nicht genutzte Areal westlich des Saales (an der Wydenbühlstrasse, westlich des heutigen Restaurants Witschi) an einen Architekten verkauft. Dieser verkaufte die Parzelle dann 1960 an die Politische Gemeinde, die immer noch Besitzer ist. 1964 wurde das Areal der Gartenwirtschaft an die PTT veräussert, die dort die «neue Post» (früher an der Dorfstrasse 1) und eine Telefonzentrale errichtete.

Den Saal benützte man dann einige Jahre als «Kino Sennenbühl», weil man ihn so ohne Renovation weiter benützen konnte.

Pol. Unterengstringen, den 7. Mai 1952

Rechnung

für Herrn Schärer R.

Unterengstringen

von Ch. Merde, Rest. Sennenbühl

April 26.	18 Kaffees m. Vanille	à 6.50	117.-
	18 Zesset	à 1.50	27.-
	4 H. Raper-Beehl	à 5.40	21.60
	2 H. Traubensaft	à 4.50	9.00
	1 Mineralwasser	à 1.10	1.10
	16 Fin. Cafi		10.25
			Fr. 186.75
			Service Fr. 18.60
			Total Fr. 209.75

*Belag dardind schalt.
Unterengstringen 7.5.52
Ch. Merde*

Rechnung für das Hochzeitsessen von Herrn Rudolf Schärer am 7. Mai 1952

Programm des «Heimat-Abig» vom 18. April 1942

Heimat-Abig

im „Sennenbühl“ Unter-Engstringe

Samstg, 18. April 1942
Es geht r'Abig am Viertel ab acht u

Was es z'lese und z'luege git:

1. Eröffnungsmarsch vom Musikverein Winige
2. Begrüßungswort dur de Herr Kantonsrat Gugerli
3. Schüelerchor vo der Sekundarschuel
4. „Heiweh“, Gedicht vom alte Winiger i der Fröndli
5. Lieder vo de Trachtgruppe Winige-Engstringe
6. Ansprach vom Herr Präsidant Bucher
7. Darbietig vom Musikverein
8. Gemischtor-Lieder
9. Gedicht über Heimat- und Mueterliedli
10. Film vo de Brugge-Jubilig Unter-Engstringe
11. „Schwyzergeischt“, Darbietig vo de Sekundarschüelere

PAUSE

12. Heimatlieder vom Musikverein
13. D'Trachtgruppe singt
14. Film über Heimat und Volk
15. Gang vom Männer-, Frauen- und Töchterchor Engstringe
16. Schlusswort
17. Gemeinsams Lied: „Rufst du mein Vaterland...“

Mer ladet alli heralli !!

Frauenkommission und Berekulturrell Kommission
vom Landwirtschafliche Bezirksverein ZÜR.

De tritt zur Deckig vo de Umhachte isch 80 Rappe.

DIE AUFGABE VON RESTAURANT UND SAAL:
ES LEBE DER SENNENBÜEL!

Da die Gemeinde noch keinen eigenen Saal besass und auch keine Mehrzweckhalle oder etwas ähnliches, machte man Studien, wie das Areal und das auf der anderen Seite der Zürcherstrasse gekaufte Land – wo heute der Dorfladen und die Bank stehen – für die Gemeinde sinnvoll hätte genutzt werden können. Man studierte Varianten mit und ohne Abbruch des Sennenbühls. In einem Architektenwettbewerb wurden Möglichkeiten für sinnvolle Nutzungen für das Gemeinwesen aufgezeigt, aber alle Varianten waren relativ teuer. Der Gemeinderat wollte das mit sehr vielen Emotionen behaftete Geschäft nicht selbst entscheiden und legte der Gemeindeversammlung am 7. Juli 1972 einen Kaufvertrag vor, der aber eindeutig abgelehnt worden war. Viele wollten zwar einen «Engstringer Sennenbühl» in irgend einer Form, aber er hätte nichts kosten sollen. Der grosszügige Einwohner FRITZ HÄUSERMANN – ein Autoimporteur – trat anstelle der Gemeinde in den Kaufvertrag ein, um zu verhüten, dass der Sennenbühl ein reines Spekulationsobjekt wurde. Er verkaufte das Areal dann einem Baukonsortium, das 1984 die heutige Überbauung realisierte. Mit der Umbenennung des Wiedenbüel-Fussweges in Sennenbüel-Fussweg wurde so aus dem ehemaligen Sennenbühl die Überbauung Sennenbüel.

CHANCE VERGEBEN

Bernd Steiner (Limmattaler Tagblatt, 11. Juli 1972)

«Die Unterengstringer Stimmbürger haben sich – wenn man den auf diesem Gebiet spezialisierten Nationalökonom glauben darf – mit der Ablehnung des Sennenbühlkaufs eines wesentlichen Instruments beraubt, die infrastrukturelle Bereinigung ihrer Gemeinde selber, d.h. «im Sinne des Souveräns», zu steuern. Wo immer sich die Gelegenheit dazu bietet und der Gemeinderat eine weitsichtige Planung im Auge hat, so meinen die Fachleute, solle er versuchen Land zu erwerben. Man geht sogar soweit, eine «Verschuldung der Gemeinde» zu empfehlen. (Es sei hier beispielsweise auf den Schlierener Souverän verwiesen, der zwar grosse Bauvorhaben unter Umständen verwirft, Land- und Liegenschaftenkäufen aber fast durchwegs zustimmt – trotz der bedeutenden Lasten der öffentlichen Hand). Ein weitsichtiges Gestaltungsdispositiv sagt die moderne Nationalökonomie in Verbindung mit der Ortsplanung, ist nur bei Vorliegen eines grossen kommunalen Kernlandbesitzes realisierbar. Ein Zugriff dränge sich dann erst recht auf, wenn in einer Gemeinde «gar die Grundeigentümer selbst gewillt sind, an die öffentliche Hand zu verkaufen».

Hinter diesen Überlegungen steht einerseits die Gewissheit, «dass die Landpreise nur noch steigen können» (die neuen Überbauungen «Aegelsee» und «Brunnmatt» werden dies

zweifelloos bald einmal spüren lassen) und der nachweisbare Umstand, dass die Tilgungsraten infolge der anhaltenden Teuerung schon nach wenigen Jahren keine Belastung mehr darstellen, während – wie im Falle Unterengstringen, das jetzt erst den eigentlichen «Wachstumsstoss» erhält – die Steuereinnahmen ständig steigen.

Für Unterengstringen hätte sich der Kauf umso mehr aufgedrängt, als die Zentrums Umgebung bereits in Fluss gekommen ist. Dies hat der Gemeinderat, ohne zu vergessen, dass in letzter Zeit bedeutende Liegenschaftenkäufe (Sparrenberg) getätigt worden sind, zweifelloos richtig gesehen. Man wird ihm später nicht vorwerfen können, er habe «seine Chance» vergeben. Vorstellbar wäre ferner – dies hat der Gemeinderat auch angedeutet –, dass man einige Jahre mit der Überbauung des «Sennenbühls» zuwartet und ihn zwar überbaut, aber zunächst vermietet und institutionelle Anleger (die dauernd auf der Suche danach sind) beteiligt. Dafür aber hätte man sich den späteren Bedarf gesichert. Ein Mitmachen in Form von Baurechten, wie dies die Gemeinde Oberengstringen bei ihrem neuen Ortszentrum zu tun gezwungen ist, wird als wenig empfehlenswert bezeichnet.

Immerhin: FRITZ HÄUSERMANN hat grosszügig dem Gemeinderat für die nächsten drei Jahre nochmals ein Vorkaufsrecht zugestanden. Die Unterengstringer hätten somit Gelegenheit, doch noch einmal auf ihren Beschluss vom 7. Juli 1972 zurückzukommen.»

QUELENNACHWEIS

Tramlinie 1901–1931

Quellen: – Tram-Museum Zürich
– Karl Heid, Neujahrsblatt Dietikon (1951)
– Gemeinderatsprotokolle Unterengstringen
– Gemeindeversammlungsprotokolle

Fotos: – Tram-Museum Zürich
– Ortsmuseum Unterengstringen
– Verfasser

Dablienschau

Quellen: – Archiv Hoffmann AG Unterengstringen
– Louise Hoffmann

Fotos: – Archiv Hoffmann AG Unterengstringen
– Verfasser

Sennenbühl

Quellen: – Ortsmuseum Unterengstringen
– Limmattaler Tagblatt
– Rudolf Schärer
– Gemeindeversammlungsprotokolle

Fotos: – Ortsmuseum Unterengstringen
– Charles Egli
– Verfasser



Im grossen Saal des Sennenbühls fanden bis zum Schluss nicht nur die Gemeindeversammlungen, die nicht in einem Schulzimmer des alten Schulhauses Platz fanden, statt, sondern auch die berühmten Maskenbälle des Turnvereins. Hier die Dekoration, bereit für den Maskenball 1958