

Querschnitt durch das Schweizer Schienenleben 1970 Teil 1



© Urs Nötzli, Zürich
Samstagern, 1.1.1970

SW70A001-IMG_0003-Samstagern-1970.01.01-UN1024:

Über den Jahreswechsel gab es genügend Schnee! Eigentlich in unserer Region eher selten und nicht üblich. Das verlockte jedenfalls immer die Wintersportler zum Auszug aus der Stadt in die Region Einsiedeln – Sattel-Ägeri mit ihren Skigebieten. Auch zum Schneewandern ist die Gegend recht attraktiv. Da waren die zwei bis drei mit Krokodils bespannten Sportzüge für den Einsiedler Vorort Zürich (laut einzigem städtischem Ehrenbürger Abt Martin Werlen an der 1. August-Kundgebung in Zürich 2013. .) natürlich immer die beste Gelegenheit. Sattel-Ägeri, Biberegg,

Einsiedeln und früher auch Bennau mit ihren Skilits, Bergbahnen und Postautoverbindungen natürlich praktisch.

Die SOB musste aber ganztäglich über die Wochenenden mit Andrang rechnen und benötigte somit alles Rollmaterial. Da kam der erste Hochleistungstriebwagen ABe 4/4 71, da er nicht verpendelt wurde, immer auf der Strecke Wädenswil – Einsiedeln zum Einsatz und musste jeweils seine Wagen an den Endbahnhöfen umfahren. Hier sehen wir ihn am Neujahrsmorgen bei der Tal- und Einfahrt in den Bahnhof Samstagern.

Nachdem die letzte Betriebsfolge 1975 behandelte, wollen wir uns nun 5 Jahre vorher ein wenig Revue passieren lassen. Dabei kommen auch unsere Tramfreunde mehr auf die Rechnung, denn 1970 habe ich bedeutend mehr Nahverkehr aufgenommen als 1975 – machmal ergibt sich dies einfach so. Aber: es ist nicht so, dass ich Trams den Bahnen gegenüber „verachten“ würde. Doch dazu noch später!



© Urs Nötzli, Zürich:
Bremgarten West, 3.1.1970

SW70A001-IMG_0008-Bremgarten West-1970.01.03-UN1024:

Da man in dieser Zeit mehr Freitage „einziehen“ kann, hat der Bild-Chronist auch Bremgarten aufgesucht: im bestem Licht und Schnee stand da im „Westbahnhof“ (kein Vergleich zu Wien . . .) der bei der „Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM)“ ausgediente BDe 4/4 2 auf der mehrspurigen Drehscheibe, zwischen den beiden Remisen.

Diese schönen, aber natürlich hochbeinigen Fahrzeuge befuhren die WM-Strecke mit Gleichspannung 1200 Volt, waren aber im Bahnhof Wohlen immer ein Hindernis. Nach der Umelektrifizierung auf 15 kV 16,7 Hz fanden sie dann Unterschlupf bei der benachbarten und in der gleichen Betriebsgemeinschaft zusammenarbeitenden „Bremgarten-Dietikon-Bahn BD“. Dort konnten sie,

insofern Bedarf vorhanden, sich im Rangierdienst in Bremgarten West und auf der dortigen früher nur normal-spurigen Strecke nach Wohlen nützlich machen.

Die frühere SBB-Strecke wurde pachtweise von der BD übernommen und mit einer dritten Schiene für den direkten und sehr sinnvollen Durchlauf der BD-Züge von Dietikon bis Wohlen ausgerüstet.

Der romantische Bahnhof mit teils Dreischienengleisanlage wurde später aber umgebaut, die alten Gebäude abgerissen und gegenüber ein kleineres Gebäude erstellt. Zu empfehlen wäre allerdings das Restaurant Bahnhof (mit einigen alten Bahnbildern), so auch das Sitzen in der Aussenanlage unter den Bäumen: „Prost“!

Heute ist man bald soweit, dass die dritte, eigentlich ursprüngliche Schiene, herausgerissen wird, seit einigen Jahren findet kaum mehr Normalspurtransporte mehr statt. Der Verein „Historische Seetalbahn“ musste das Normalspurdepot bereits räumen.



SW70A001-IMG_0027-Uetliberg-1970.01.04-UN1024:

Auch am Tage darnach, am 4. Januar, sah es auf dem Uetliberg nach gehäutem Schnee aus. Während der erste BZUe-Steuerwagen Bt 16 auf der Bergstation einfuhr, wartete der Be 2/2 1 mit je einem Sommer- und normalen Personenwagen auf das Ablaufmanöver der Wagen. Nr. 1 hat noch die grüne Scheibe vorn auf der rechten Lampe, welche ihn als Vorzug mit nachfolgenden weiteren Zügen kenntlich macht.

Der „Märklin-Block“ – wie er öfters bezeichnet wurde - hatte die Möglichkeit geboten, dass bis zu drei Züge in gleicher Richtung mit Fahrt auf Sicht im Block fahren konnten. Damit wurde die am Zweiachstriebwagenn gezeigte Signalisierung benutzt. Bei der Abfahrt des ersten Zuges stellte das Ausfahrtsignal auf „Grün“, nach Abfahrt des Zuges leuchtete nach einer Zeit der untere gelbe Balken

zusammen mit dem „Grün“, welche einem Folgezug Fahrt anzeigte. Nach drei Zügen war dann aber fertig! Da die Geschwindigkeit ab HB 50 km/h, ab Giesshübel 25 km/h, ab Binz 45 km/h, ab Friesenberg 40 km/h und ab Triemli 35 km/h (DF 1975-77) betrug war dies kein Problem. Später wurden die Geschwindigkeiten gehoben, so konnte ab Triemli bis Ringlikon mit V_{max} 45 km/h gefahren werden, danach 40 km/h. Mit der neuen Vorschrift und Sicherungsanlage verfügte das BAV dann infolge Bahnübergangsanlagen ab Berghof 40 km/h. Wobei der Bremsweg der bergwärts fahrenden Züge nicht berücksichtigt wurde . . . Zugsicherung gab es noch keine!

Links ist noch das alte Depot für einen der Zweiachstriebwagen erkennbar, mit welchem der Vorstand Uetliberg jeweils vor dem ersten Personenzug die Strecke vom Schnee zu räumen hatte.

Sobald der Zug eingefahren ist, folgt der Triebwagen 1, um dann unter die Weiche zurückzusetzen, der Ablauf der Wagen konnte dann erfolgen und der Triebwagen fuhr wieder an die Spitze des Zuges.



SW70A002-IMG_0004-Burgwies-1970.01.17-UN1024:

Schöne und geräumige Führerstände erhielten die Fahrzeuge für die nie gebaute Zürcher „Unterpflasterbahn“, auch Tiefbahn genannt, da deren Form infolge der vorgesehenen Perronkanten die notwendigen Türen in der gleichen Ebene unterzubringen waren und so die Front gegenüber den früheren „Hechtfront“ stumpfer wurde. „Karpfenwagen“ nannte man diese 15 Fahrzeuge Be 4/4 1416 -1430 sowie den „grossen“ Be 6/6 1701-Gelenkwagen. Seines Komfortes und des um 5 Tonnen schwerer werdenden Anhängewagens wegen, wurden diese Triebwagen so, sowie auch „P 16“ genannt. Merkmal war das schöne Handrad anstelle der „Kurbel“ und der integrierte Luftbremshebel, welche beim Bremsen automatisch nachgeführt wurde, aber auch separat benutzt

werden konnte. Sie konnten anfänglich nur auf der Linie 14 verkehren, da durch die Bauart jeweils bei vielen Kurven das Profil überschritten wurde. Zusätzlich mit Kreuzzugsverboten von Gegenkursen in Kurven wäre auch ein Betrieb auf der Linie 3 möglich gewesen. Benutzt wurde es dort aber kaum.

Später, als Mirages-Be 4/6-Doppelgelenkwagen in Betrieb kamen, wurden sie auf die nun mit nur einer einzigen Kurve mit Kreuzungsverboten umgerüstete Linie 11 umgesetzt und das Depot 3 Burgwies durfte sich dann damit herumschlagen. Die Kurve am Stadelhoferplatz in die Forchstrasse wurde erst viel später angepasst.

Der Schreibende muss gestehen, dass er ein Liebhaber dieser Züge war und ist deren Fahrkomfort sowie die relativ leise Fahrweise (gegenüber vielen Kurbelwagen) sehr zu schätzen wusste.

Sie fahren heute, mit einer Ausnahme, dem Be 4/4 1420, in Vinitza weiterhin und zeugen von der guten Qualität dieser Fahrzeuge.



© Urs Nötzli, Zürich:
P 16 Innenraum, Be 4/4 1416-1430,
Dep. 3 Burgwies, 17.01.1970

SW70A002-IMG_0005-Burgwies-1970.01.17-UN1024:

Angenehm war, wie schon erwähnt, das Innere der „Pullmann-Wagen“. Markant dabei die fast luxuriöse Kondukteur-Kabine, welche das Personal auch vor dem Durchzug sowie Übergriffe von Passanten schützte. Im Anhängewagen musste der Kondukteur oder später die Billeteuse alle drei Türen bedienen, was gelegentlich zu Konflikten mit Fahrgästen führte. Die beiden vorderen Ausstiegstüren mussten ja nach dem Aussteigen der Fahrgäste geschlossen werden, derweil die hintere Einstiegstüre den Verkehrsfluss an die Kondukteurkabine zu leiten hatte.

Ja – die Türen! Wer die Fahrzeuge genau beobachtete, konnte Interessantes feststellen. Auf der Nicht-Türseite fanden sich nicht alle die gleich breiten Fenster, was bei anderen Unternehmungen kaum der Fall war. Grund war, dass diese Fahrzeuge auf der „Unterpflasterbahn“ in den Tunnels

teils Mittelperrons hätten bedienen sollen. Man hätte dann dort auch diese Seite mit Türen ausgerüstet. Dies war also bereits so vorgesehen worden. Eine Druckbelüftung war erstmals eingebaut worden, welche eine 15-malige Luftumwälzung pro Stunde ermöglichte. Das durchgehende Lichtband wurde unter der Zuluftzufuhr montiert.

Beliebt waren auch die gut zu reinigenden Schalensitze, was zur Folge hatte, dass selbst Haltestellen und die später gebauten Be 4/4-Gelenkwagen diese auch erhielten. Gleiche Sitze (ursprünglich von der VBZ geliehen) waren in den 5 verlängerten „Vorortswagen“ des Leichtstahlwagenstyps mit drei Abteilen der SBB eingebaut, welche die SOB in der Folge übernahm.

Bis zu ihrem Einsatz auf der Linie 11 wurde in Spitzenzeiten mit „Doppelanhängern“ gefahren. Das waren dann alte Zweiachswagen, deren Bremseinrichtung an die Karpfenwagen (und Forchbahn) angepasst wurden.



© Urs Nötzli, Zürich:
P 16 Innenraum, Be 4/4 1416-1430,
Dep. 3 Burgwies, 17.01.1970

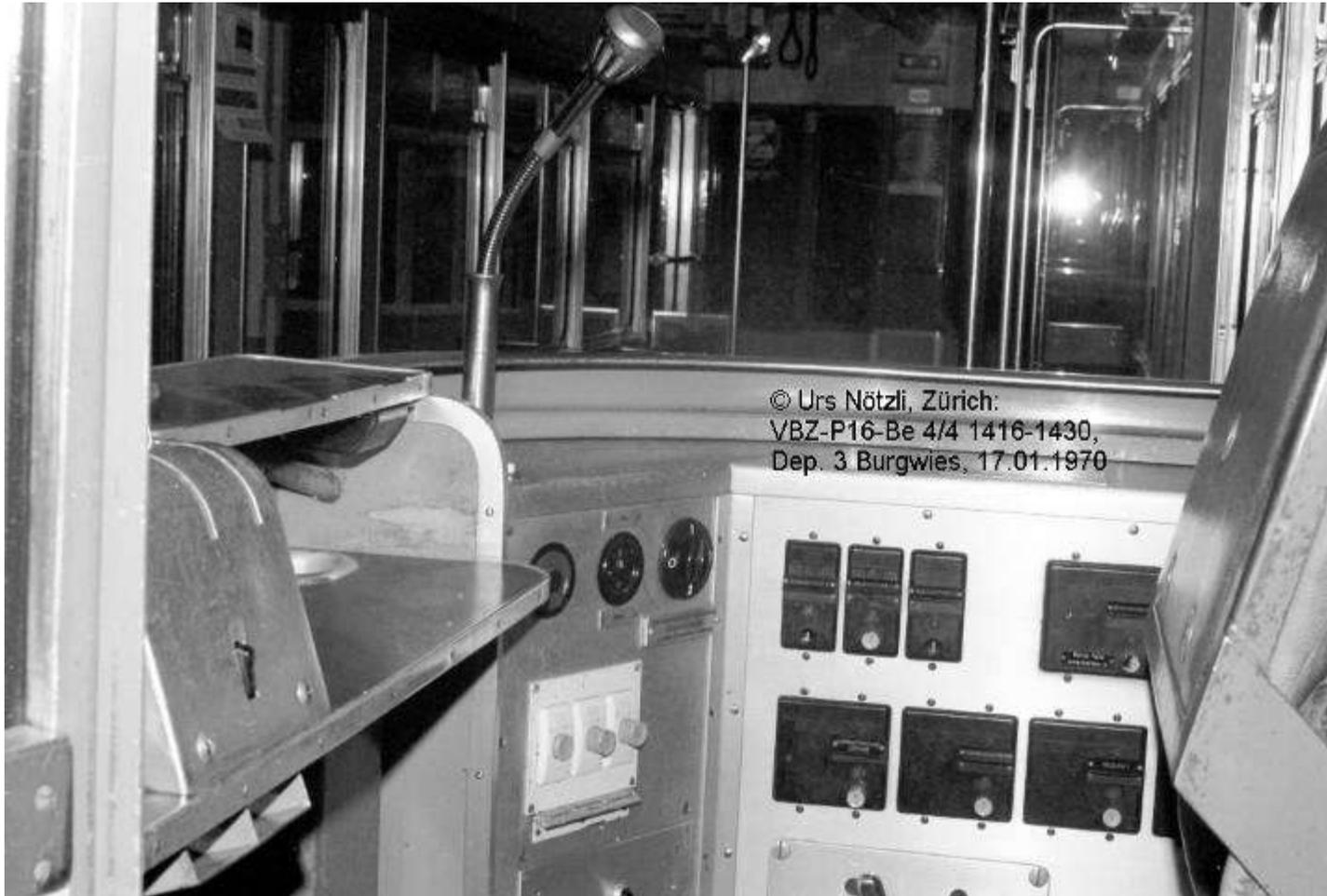
Hinten beim Führerstand finden wir die blauen Rückfenster des Wagenführer-Arbeitsplatzes, welche ihn durch Blendwirkungen aus dem Wageninnern schützt. Lichtreflektionen an der Frontscheibe oder den Seitenfenster können sich stark erschwerend auf die Sicht des Fahrers auswirken. Gut und im Wagenbild nicht störend angeordnet sind die an der Decke montierten Handläufe.

Auch die „Wagen Hält“-Anzeige ist im ganzen Wagen zu sehen. Markant auch, dass praktisch nur wenige Gegenüber-Sitze anzutreffen sind!

Man darf es laut sagen: SWS, SIG und MFO haben sich in Zusammenarbeit mit der VBZ 1559/60 recht viel gedacht und mit diesen Fahrzeugen einen grossen Schritt nach vorn gemacht!

SW70A002-IMG_0006-Burgwies-1970.01.17-UN1024:

Hier die Sicht von hinten in einem „P 16-Triebwagen“: im Bild vorn die Kondukteurkabine. Dabei sei beachtet: im Bedientisch gibt es einen speziell geformten Ausschnitt für das Wechselgeld, welches der Fahrgast so nicht über die erhöhte Umrandung klaben musste! Anderer Seite konnte der Siro-Wechsler gleich darunter abgestellt und das vom Kunden erhaltene Münz ungehindert dort eingegeben werden (siehe nächstes Bild)! Weiter findet sich auf der unteren Taschenablage auch eine Öffnung für den Abfall! Abschliessbare Türen, Senk- und seitliche Windschutzfenster, sowie das Mikrofon für die Durchsagen sind erkennbar. Der heraufklappbare, weich gepolsterte Sitz mit Rücklehne ermöglicht selbst das Stehen des Kondukteurs, was den Arbeitsplatz erträglich macht. Auch eine Heizung war vorhanden.



Auch da sind oben Ausnehmungen für das Münz zu sehen, in der Öffnung darunter auch der Abfallkübel. Sicherungsautomaten, Schalter für Beleuchtungen, Heizungen usw. finden wir innerhalb der Kabine, Sogar einen Nothalteschalter sowie ein Nottaster (Klingel) ist vorhanden.

Auffallend: die grossen, schwarzen Sicherungsautomaten sind alle eingeschaltet, es ist bekanntlich Winter, das Bild am 17. 1. 1970 aufgenommen, und da ist die Heizung gefragt. Die Sicherungsautomaten werden bei der VBZ auch als Schalter verwendet und sind so kostengünstiger. Die weissen Beleuchtungs-Sicherungsautomaten sind teils ausgeschaltet, der Wagen nicht in Betrieb, vermutlich gar abgebügelt.

SW70A002-IMG_0007-Burgwies-1970.01.17-UN1024:

Dies wäre jetzt die bereits erwähnte Kondukteurkabine, in welcher aber auch die Billetösen ihren Dienst absolvierten. Dass dies eine Kabine eines Triebwagens ist, kann daraus ersehen werden, dass ganz links die beiden Schlitze für die Türschalter zu sehen sind. Hätte es drei solcher Schlitze (Platz ist ja vorhanden . .) wären wir jetzt in einem Anhängewagen. Die Schalter werden in Stellung „Türe offen“ sein, vorn unten wäre dann „Verriegelt“ anzunehmen. Hier wäre ich um allfällige Richtungsstellung froh, da ich mir nicht sicher bin. Der Kippschalter ist für die optische Anzeige des Wagenführers. Darunter zwei Fächer für die Abonnemente.



Ob der Fotograf wohl den schneidigen Zugführer aufnahm, da er damit rechnete, dass dies bald der Vergangenheit angehören würde?

Interessant: die Leuchte am Wartehäuschen ist nicht dem Vanalimus zum Opfer gefallen!

Vorn oben das vom Fahrgast zu bedienende Haltewunschsignal, sowie neben dem Triebwagen rechts die Abspannung der Fahrleitungen mit den nötigen Gewichten und der Umlenkung.

Wer die Haltestelle Rüplisried-Mauss nicht mehr zuordnen kann,, der sei auf die links unten zu sehende Hektometer-tafel verwiesen, welche sich auf der Bern-Neuenburg-Bahn befindet.

SW70A002-IMG_0020-Rüplisried-Mauss-1970.01.18-UN1024:

Südbahn-Triebwagen auf Abwegen? J-ein! Auf der BN-Haltestelle Rüplisried-Mauss steht der Sensetalbahntriebwagen Be 4/4 106 mit einer Extrafahrt des Berner Modell-Eisenbahn-Clubs BMEC anlässlich der Generalversammlung am 18. Januar 1970.

Genau genommen ist es schon ein ehemaliger Südbahn-Triebwagen 13, später 12, welcher zusammen mit seinem Bruder 1958 übernommen wurde. Die Fahrzeuge erhielten bei der BLS eine Fremdventilation (welche ihre SOB-Brüder erst Jahrzehnte später auch erhielten!), sowie einseitig eine Vielfachsteuerung zu einem von der BLS kommenden Steuerwagen.



© Urs Nötzli, Zürich:
Bhf.Oerlikon, 1.02.1970

Im rechts im Bau befindliche Block findet sich jetzt nebst Coop auch die Verwaltung des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV.

Hinten quert die Hofwiesenstrasse vor dem Bahnhof Oerlikon. Dieser erkennt man an den Fahrleitungsmasten und den dahinter stehenden Häuser.

Der von der Abfahrtshaltestelle „um den Eck kurvende“ Be 4/6 fährt Richtung Sternen Oerlikon.

Auch der darauf folgende Platz ist bald Geschichte, der Bahnhof selber eine Grossbaustelle. Vor und hinter dem Bahnhof entstehen neue Plätze: Fahrgast- und Fussgängerfreundlich und ohne Autoverkehr als neue Drehscheibe des Öffentlichen Verkehrs.

SW70A003-IMG_0023-Oerlikon-1970.02.01:

„Bahnhof Oerlikon“ steht da „Weiss auf Blau“ und klar geschrieben – was auch stimmt. Wo aber nur befand sich diese Haltestelle? Auch der Fotograf musste ein wenig „herumstudieren“, das muss er zugeben!

Nur eine „11“ findet sich da auf der Haltestellentafel, und: unten im weissen Feld: „-wenn Ausstellungen: ZÜSPA“ Dabei fährt eine Mirages-Be 4/6 auf die Haltestelle zu und – fährt vorbei! Des Rätsels Lösung? Es ist die prov. Aussteigehaltestelle der von Rehalp kommenden Line 11 in der Edison-Strasse. Der Wegweiser weist zur in Oerlikon bekannten Metallwarenhandlung „Hager“ hin.



© Urs Nötzli, Zürich:
Zch.-Oerlikon, 1.02.1970

Die von Glattbrugg her einfahrende Re 4/4 I 10027 mit ihrem Personenzug benutzt noch die Verbindung, welche vom Oberhauser Riet her in die Gleise 1 und 2 mündet. Dies ist heute nicht mehr möglich!

Der Bahnhof ist bereits mit Zwergsignalen und neuer Sicherungsanlage ausgerüstet.

Bei den Übergängen finden sich die „Karrenzeichen“, jene leuchtenden „K“, welche den Fahrer und Stations- sowie Postarbeiter zu erkennen geben, wann ein Zug einfährt.

Karrenzeichen? Ja – so nannte man das Signal: Wenn dunkel ist ein Zug im Gefahrenbereich zu erwarten, leuchtendes „K“ besagt, dass man den Übergang gefahrlos benutzen kann – aber natürlich nur für das Dienstpersonal.

Falls also eine Birne defekt wäre, ist vom Benutzer Gefahr anzunehmen.

SW70A003-IMG_0028-Oerlikon-1970.02.01-UN1024:

Gleichen Tags, am 1. Februar, die Sicht etwas mehr von der Bahn her. Rechts hinten läge also die Haltestelle des vorherigen Bildes, in der Mitte das schöne Bahnhofsgebäude Oerlikon noch ohne den modernen Anbau, dafür mit den ursprünglichen Perrondächern.

Die Doppel- Mohrenköpfe zeugen davon, dass in diesem Bahnhof früher reger Güterverkehr herrschte und sogar Güterwagen auf Strassenfahrzeuge umgeladen und den Kunden ohne Gleisanschluss zugeführt wurden.