



SW70B004-IMG\_0028-Zch. Laubiweg-1970.02.08-UN1024:

Wir befinden uns an der Hofwiesenstrasse beim „Seepferdlibrunnen“ (rechts) an der Haltestelle „Laubiweg“, in dessen Umgebung der Berichterstatter seit seinem dritten Lebensjahr in verschiedenen Genossenschaftswohnungen lebt.

Hier der Fall „Traminteresse“: Als kleiner und tramverrückter Knirps wollten wir mit der Familie genau hier an der Haltestelle wartend in den zufahrenden 7er, ein „Elefant“ einsteigen. Der kleine Ursli riss sich von der Hand eines Elternteiles los, wollte wohl als erster einsteigen und rannte auf das Tram zu, nicht achtend, dass zuvor noch ein schwarzes Auto voran fuhr. Man riss mich zurück, das Auto erwischte mich noch knapp, was eine scharze „Backe“ ergab. Ich hatte somit Glück gehabt und es war mir eine Lehre! Aber das Interesse war natürlich immer noch da und so sah

man mich immer meist vorn hinter dem Wagenführer durch das Glas oder gleich bei der Türe stehend diesen beobachtend.

Nein – nicht erloschen ist das Interesse, wiewohl natürlich sich dieses auch wandelt. Lokomotiven machten einen Rieseneindruck auf mich, heute ist mein Gebiet eher auf Seiten der Reisezugwagen anzusiedeln und interessieren tun mich vor allem die Geschichte und das Rollmaterial der CIWL, Mitropa, DSG und SSG usw.

Der in der alten Haltestelle einfahrende P 16 1426 werde ich nicht bestiegen haben, es gibt noch andere Bilder aus der Umgebung. Die Haltestellen lagen unterhalb der hinten knapp sichtbaren Zebrastreifens. Ganz rechts ist eine Haltestellentafel erkennbar, deren Ziele die Linie 11 mit Bucheggplatz – Bahnhof Oerlikon sowie die Linie 15 Bucheggplatz (-Bahnhof Oerlikon) angegeben wurden. Die Gebäude sind längst renoviert, isoliert und mit neuen Fenstern und Balkonen ausgerüstet – keine Vorfenster mehr!



SW70B006-IMG\_0031-Murg-1970.03.01-UN1024:

Am 1. März trieb es den Fotografen an den Walensee. In und um Murg konnte er am Morgen interessante Züge aufnehmen, so diese Re 4/4 II mit alten, schweren RIC-Wagen in Richtung Sargans fahrend. Nach der Lok ein schwerer Zweiklasswagen mit 9 Abteilen, es folgen zwei A (ex AB), danach einer der RIC-Schlieren-Wagen Typ BLS der SBB. Auch letzterer ein Erstklasswagen. Es muss sich um einen der internationalen Schnellzüge dieser Strecke handeln. Er fährt soben aus Ziegelbrücke her in der Station Murg ein.

Auf der Station lud mich der dienst-habende Beamte ins Büro ein und wir beobachtenden auf der andern Seite das Niedergehen von vielen Lawinen und Staubbrettern. Das Grollen und Stieben

machte Eindruck und so machte ich mich gegen Mittag auf den Weg nach Tiefenwinkel – Mühlehorn, entlang des Walensees. Diese Strecke faszinierte mich immer, weil man einer Seits praktisch immer neben der Bahn war. Je nach Standort, auch oberhalb auf der Kantonsstrasse ermöglicht dies gute Aufnahmen mit Hintergrund. Die gezeigte Aufnahme muss morgens zwischen 8 und halb 10 Uhr gemacht worden sein, Nebel verhüllte Vieles.

Die Strecke früher eine Ae 4/7-Domäne, musste dann aber die neuen RBe 4/4-Triebwagen akzeptieren, welche selbst vor internationalen Schnellzügen eingesetzt wurden.

Später folgten dann, wie hier, die Re 4/4 II, sowie auch immer wieder die Ae 6/6.



© Urs Nötzi, Zürich

SW70C011-IMG\_0022-Baden-1970.03.21-UN1024:

Am 21. März unternahm der Schweiz. Eisenbahn-Amateur-Klub Zürich (SEAK) eine Exkursion mit drei EWI-Personen- und drei offenen, mit Sitzbänken ausgerüsteten ehemaligen Hochbordwagen mit Frontaufstieg eine Fahrt von Zürich aus in den Rangierbahnhof Limmattal (im Bau), dem Heitersbergertunnel (ebenfalls im Bau), darnach über die Verbindungslinie in Brugg nach Effingen. Traktion mittels Bm 4/4-Diesellok. Zurück ging es dann über Baden, wo wir in Gleis 2 kurz vor 17 Uhr von einem Schnellzug mit Ae 3/6 I 10623 als Zug 11283 überholt wurden. Zug 283 war damals mit folgenden Wagenläufen gesegnet: 1. Kl. Amsterdam – Köln – (TEE 10) – Basel SBB - Zürich – Chur, 1. Kl. Dortmund - Köln – (TEE 10) Basel – Zürich – Chur, 1. Kl. Bremen – Hannover - Frankfurt – (TEE 78) - Basel – Zürich – Chur, 1.-2. Kl. Puttgarden – Hamburg –

Hannover – Frankfurt (D 370) – Basel – Zürich – Chur, 1.-2. Kl. Basel – Zürich – Chur, WR-SSG Zürich – Chur (vom 20.12.69 bis 5. 4.70).

Es scheint, dass dies der Wagen wegen eigentlich einen Teil der Stammkomposition war. Die 11000er-Nummer sind Nachzüge (10000er sind Vorzüge) zum Stammzug 283, welcher vermutlich mit einer reinen SBB-Inlandkomposition oder mit weiteren DB-(Zusatz-) Wagen geführt wurde.

Erstaunlich auch 1970 die Ae 3/6 I 10623, bei welcher es sich um eine Rorschacher Lok handeln müsste, sie nahmen über den Bözberg ursprünglich 420 Tonnen Last. Dies ist eine der ersten Serie, welche beim Personal als „Lahme Enten) bezeichnet wurden. In den weiteren Serien kamen später stärkere Motoren zum Einsatz, einen Teil der Lok wurde noch umgebaut, um Stadteschnellzüge mit 110 km/h zu fahren.

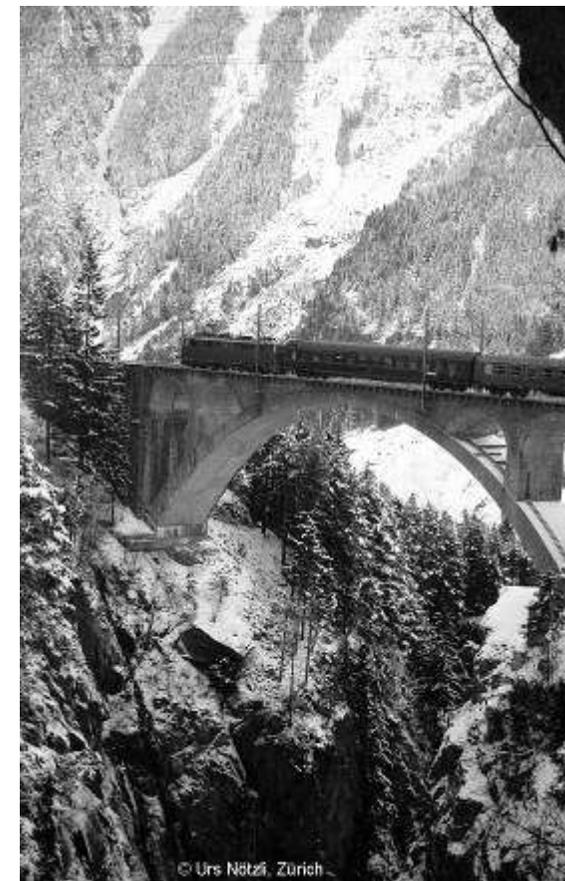
SW70C011-IMG\_0029-mittlere Meienreussbr.-1970.03.30-UN1024:

Am zweitletzten Tag des Monats März, dem Ostermontag wurde Wassen an der Gotthardstrecke aufgesucht. Dann herrscht reger Rückreiseverkehr ab dem Tessin und Italien, viele Züge wurden doppelt oder gar dreifach geführt. Agenturzüge belebten die Strecke weiters noch zusätzlich.

Auch das Wetter stimmt zuversichtlich und zu heiss ist es im Reusstal selten. Die Faszination Gotthardbahn treibt mich immer wieder hinauf an die verschiedensten Fotopunkte. Damals allerdings gings noch mit Regionalzügen, meist mit Re I-Pendelzüge, deren Steuerwagen üblicherweise Seite Luzern standen. Das gab mir auch schon mehrmals die Möglichkeit, im Führerstand über die Strecke von Chiasso bis Arth-Goldau zu fahren, dazu musste man einfach einen Klassenwechsel in die erste Klasse lösen, denn der Führerstand der ABt-Steuerwagen befindet sich auf der A-Seite.

Aber am 30.03.1970 hatte ich Solches nicht vor. Ich entstieg dem Regio in Wassen und marschierte Richtung Sustenpass, der zwar gesperrt war, aber die Anwohner mussten ja auch dort hinauf, die Strasse somit gepfadet. Gleich oberhalb der mittleren Meienreussbrücke, nach dem kurzen Strassentunnel konnte man schön Aufnahmen machen. Wie dies heute mit den montierten Lärmschutzwänden aussieht, kann ich im Moment nicht sagen. Diese sind allerdings Seite Dorf an der Brücke montiert und somit könnte der Zug diese zumindest teilweise verdecken und vorn Seite Sustenpass wäre es dann frei.

Der Schnee machte das Ganze noch schöner. Auf der Bergfahrt in Richtung Luzern – pardon: Richtung Luzern? Natürlich, auf der zweiten Stufe fährt man zwar Richtung Göschenen – Italien, aber die Fahrtrichtung zeigt nach dem Urnersee und Luzern! Da durfte ich einen Schnellzug mit einem CIWL-MU-Wagen hinter einer Ae 6/6 aufnehmen. Es müsste sich wohl um Zug 93 „Holland-Italien-Express“ handeln mit seinem WL-Wagenlauf Ostende – Bruxelles – Luxembourg – Basel – Chiasso – Milano. Weiter führte er Liegewagen von Calais und Amsterdam nach Milano.





SW70C012-IMG\_0024-Wattingen-1970.03.30-UN1024:

Beliebte Fotostelle: Wattingen, Tunnelausgang des Kehrtunnels, Reuss und Reussbrücke! Am 30.3.1970 lag natürlich noch genügend Schnee, so dass der TEE 79 „Roland“ gut aufzunehmen war.

Hier gibt es je nach Wunsch und Sonnen- / Lichtstand viele gute Fotopunkte mit Möglichkeiten in allen Richtungen. Die Übersicht ist je nach Standpunkt vielfach optimal, um sich nicht überraschen zu lassen. Leider verunmöglicht hier der Autobahnlärm das Hören der Züge aus Distanz, der Lärm

ist infernalisch – und dies, wie ich mich mal selbst überzeugt habe, Tag und Nacht! Dass die Urner die Autobahn am liebsten zum Teufel wünschten, ist verständlich – sie hat ihnen auch den Verdienst weg genommen.

Die Bahn hingegen macht keinen Dauerlärm und wird anders empfunden.

In Erstfeld findet vierteljährlich seit einigen Jahren für Eisenbahnfreunde und Eisenbahner die sogenannte Bahn-Plattform Erstfeld statt.

Folgende Daten sind bekannt:  
Samstag, 7. September 2013 zum Thema „Die Krokodile der SBB“,

Samstag 1. Nov. 2013 zum Thema „Bergbahnen der Schweiz: Die MGB und deren Vorgängerbahnen, Teil 2“

Samstag, 1. März 2014  
„Schmalspurbahnen der Schweiz“

Samstag, 7. Juni 2014  
Die Be 4/7 der SBB

Infos und Anmeldung unter:  
<http://www.bahn-plattform.ch/>

Als Teilnehmer kann ich das Ganze nur empfehlen.



vermehrt unsere Geschichte und derjenige des Verkehrs darstellen und gewürdigt werden. Hierzu sollten auch die Kommunen und die öffentliche Hand sich vermehrt engagieren.

Das Depot Arlesheim der BEB ist nicht mehr zu finden. Mit dem Zusammenschluss zur BLT (Basel-Land-Transport) wurden neue, grössere Depots gebaut, so eines im Basler Dreispitz mit einer Grossgarage zusammen sowie dasjenige im Hüslimatt zwischen Oberwil BL und Therwil.

Hier in Arlesheim wurde eine Grossüberbauung aufgestellt, wobei Grossverteiler ihre Angebote machen. Für den Trametrieb gibt es somit auch gute und gedeckte Unterstände.

Von der Birseckbahn zur BLT wurde zu einer Erfolgsgeschichte sondergleichen. Man pflegt aber bewusst auch die historische Seite mit entsprechendem Rollmaterial.

SW70D015-IMG\_0027-Arlesheim-1970.04.25-UN1024:

Am 25. April 1970 stellten sich den Besucher des Depot Arlesheim der Birseckbahn BEB einige interessante Fahrzeuge dar. Ein alter BEB-Dreiachstriebwagen und ein zu revidierender BVB-Zweiachser. Seit dieser Zeit kämpft der Tram-Club Basel TCB für ein Tram-Museum! Nun soll es vorwärts gehen: Das Depot Dreispitz der BVB soll umgenutzt werden und die gesammelten Fahrzeuge endlich eine würdige Bleibe finden! Umgesetzte Verkehrskultur sollte wie in England



SW70E016-IMG\_0003-Oberwil-1970.04.25-1024:

Bereits Geschichte ist diese Anlage in Oberwil BL, wo die frühere Birsigtalbahn (BTB) ihre Depots und Werkstätten besaßen. Die an der Heuwaage in Basel abfahrende Bahn wurde vollständig umgebaut und dem Trambetrieb der BLT angepasst und wird heute als einer der BLT-Äste durch

die Basler Innenstadt betrieben. Nicht mehr wiederzuerkennen sind diese Anlagen, welche am 25. 4. 1970 gemachte Aufnahme bezeugen kann. Man schaue sich dies auf GoogleEarth an!

Die Besonderheit der Bahn und des heutigen Trams liegt darin, dass sie ein Stück weit über franz. Territorium führt, dort sogar eine Haltestelle dort ihr eigen nennt und als Endpunkt wiederum eine Schweizer Destination hat. Flüh (mit einem kleinen Depot) und heute mit einer Wendeschleife ausgerüstet, war in der Kriegszeit Endstation. Der Ausgangspunkt Flüh wurde viel genutzt, um das Kloster „Mariastein“ aufzusuchen. Zurzeit ist aber ein ungehinderter Betrieb bis Rodersdorf möglich, die dortige Bahnhofsanlage wurde entsprechend umgebaut und mittels einer Wendeschleife für den Trambetrieb angepasst.

Diese blauen Fahrzeuge haben zum Glück neue Betätigungsfelder in der Schweiz und Österreich gefunden, das alte Rollmaterial wurde abgebrochen.



© Urs Nötzli, Zürich:  
Dino (TI), 3.05.1970

Ausserhalb der Stadt Lugano auf Eigentrasse geführt, mittels eines Tunnels am Stadtrand bei Vianello ankommend, musste danach das Strassenplanum mitbenutzt werden, vorbei am Depot La Santa. In der Stadt durfte die Bahn nicht mehr an ihren ursprünglichen Abfahrtsort am See fahren sondern musste verschupft und schlecht zu finden ab „Piazza Indipendenza“ auf einem einfachen Stumpfgeleise auf die Fahrgäste warten. Die Bahn wurde nach einigen Wochen Ende Mai 1970 eingestellt.

So – das wäre der erste Teil!  
Weitere folgen!

Mit freundlichem Gruss  
Urs Nötzli

SW70E017-IMG\_0013-Dino-1970.05.03-UN1024:

Das Tessin wollen wir nicht vergessen, auch da gab es einige Bahnen, welche dem Autofimmel und –druck weichen mussten. Nicht immer zur Freude der Anwohner, warum denn sonst werden heute auch in Lugano wieder Tram- oder Vorortsbahnen wieder studiert, um dem Verkehrschaos zu entkommen?

Der ehemalige Biel-Meinisberg-Triebwagen hat nach dem dortigen Einstellen der Strecke sein neues Betätigungsfeld vor allem als Alleinfahrer bei der Bahn „Lugano-Cadro-Dino“ gefunden. Hier steht er abfahrtsbereit neben dem Postauto nach Sonvico oder Tesserete. Hinten die ursprünglichen auf der Bahn eingesetzten Triebwagen und ein Zwischenwagen.

