

1975 – da war viel los auf Schweizer Schienen!

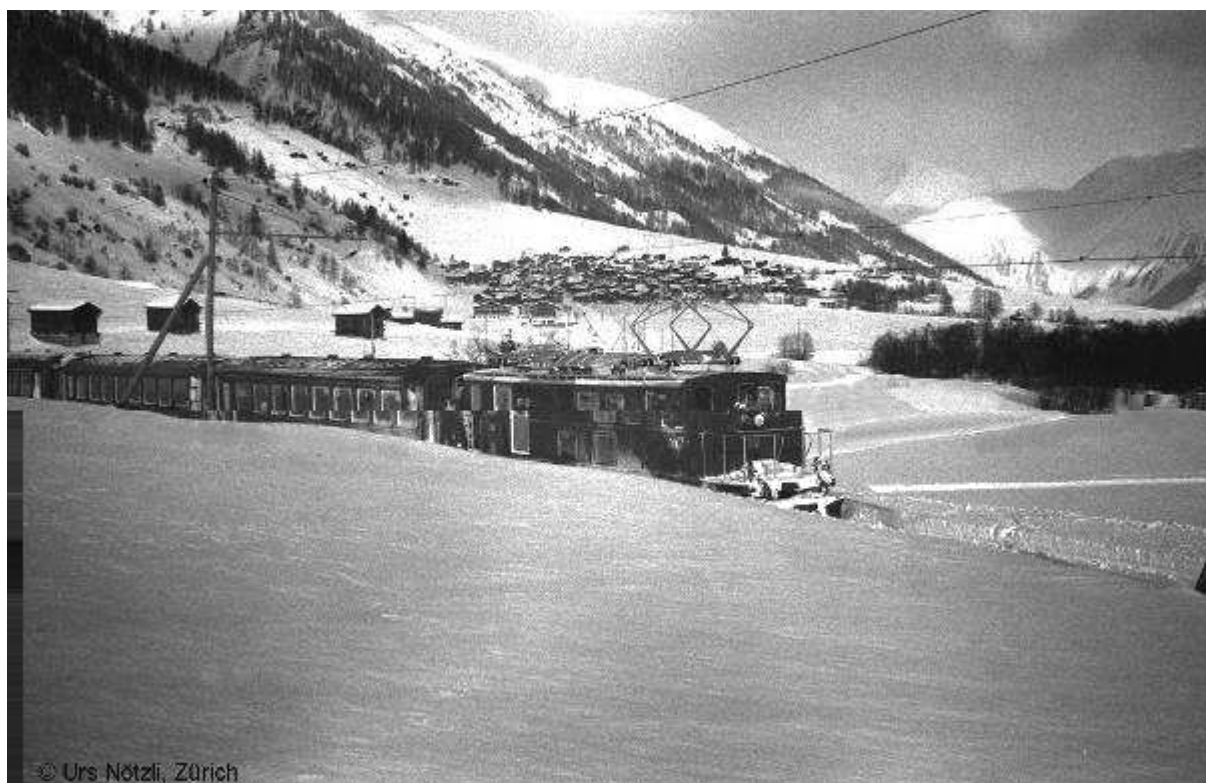
Ein kleiner Streifzug durch die Schweiz

von Urs Nötzli



SW75A001-IMG_0002-Münster-1974.12.31:

Am letzten Tag des alten Jahres 1974 fuhr die HGe 4/4 33 der Furka-Oberalp-Bahn FO mit ihrem Personenzug von Brig kommend in Münster VS ein. Schnee hatte es genug für Langlauf und Pisten und so waren auf der Bahnstrecke dauernd der Bahndienst am Räumen.



SW75A001-IMG_0010-Münster-1974.12.31:

So sah die gleiche Lok und ihr Zug bei der Rückkehr aus Oberwald aus!
Um dieses Foto zu machen, stand oder sank ich bis zur Hüfte in den Schnee
und bitter kalt war es auch noch, aber es machte Spass! Im Hintergrund ist
das Dorf Münster zu erkennen, auf der Ebene rechts unten liegt unter Schnee
einer der beiden Militärflugplätze.



SW75A001-IMG_0015-Reckingen-1974.12.31:

Bei der Ausfahrt aus Reckingen (VS) konnte ich die Schneeräumeinheit aufnehmen:
Bergseits die Schleuder X^{rote} 4931, die HGe 4/4 34 und der Schneepflug talwärts. Nach
anstrengender Arbeit geht es nun heimwärts nach Brig.



SW75A001-IMG_0024-Fiesch-1975.01.01:

Tags darauf, also am 1.1.1975 war der Schnee noch allenthalben und so kommt in der Kurve oberhalb Fiesch (bei der Wysswasserbrücke) der BDeh 2/4 mit seinem „kleinen“ Steuerwagen ABt Richtung Oberwald zum Einsatz.



SW75A001-IMG_0026-Fiesch-1975.01.01:

Später sorgte der Deh-Pendel für Action, soeben hört man ihn seine Wagen in die Zahnstange zu ziehen. Ursprünglich war, laut BBC-Infoblatt über die Pendelzüge vorgesehen, die „kleinen“ Steuerwagen zu kehren und auf der gegenüberliegenden Seite des Zuges als „Modul“ einzusetzen, da diese ABt ja ihre Twg. 41 – 45 überleben würden. Sogar an eine Doppeltraktion zweier Deh-Pendel wurde gedacht, dazu müsste aber der ganze Zug mit GF-Kupplung ausgerüstet werden, was aber bis heute nur innerhalb der Komposition geschieht.

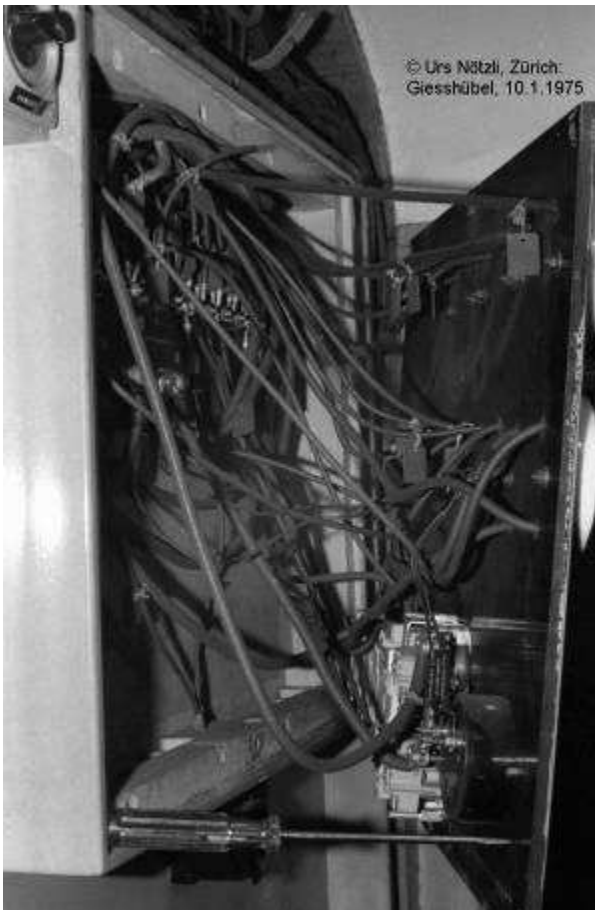


SW75A002-IMG_0005-Gornergrat-1975.01.02
Und so sah es auf Gornergrat am 2. 1. 1975 auf.



SW75A002-IMG_0031-Sierre-1975.01.03:

Am Abend des 3. 1. 1975 war es bedeckt, nicht desto trotz hatte ich grosse Freude eine Ae 3/6 III 10269 in Sierre einfahren zu sehen: mit einem Zug belgischer Liegewagen und einem SBB-B! Diese Lok war nur westlich von Olten eingesetzt und deshalb bei uns kaum bekannt.



Bei der SZU sah es so aus, dass einer der zwei neueren Steuerwagen revidiert werden musste. Wie schon bekannt, wurde dieser Bt 113 bei der Üetlibergbahn selber verkabelt.

Für uns brachte das Öffnen der Apparatkästen einiges zu Tage, was wir sanieren mussten. So kann man wohl nicht arbeiten: die Kabel sollten in einem Bund so geführt werden, dass man den Kastendeckel bequem seitlich öffnen kann.

Andere Kabel hingen zusammengeschraubt Frei herum, keine Isolation vorhanden, bei andern waren Dioden freihängend angeschlossen. So sah es auch später beim Triebwagen 11 aus: der Direktkontrollwagen hatte früher hinter dem Führerstand einen Schalter für die elektrische Bremse, deren Kabel 1200 Volt führten. Im Holzkasten fand sich bei den Kabel am Ende keine Isolation mehr, vermutlich hat da mal Überspannung geherrscht . . . und das Ganze wurde zu warm . . .



SW75A004-IMG_0016-Giesshübel-15.01.1975:

Am 15.1.1975 wurden die zwei „Schwulen“, die Triebwagen 81 (verlängert) und 82 (vorn, beide ohne Packabteil und Klapptritte) aus dem Betrieb gezogen und in die Holzremise gestellt. Somit konnte das Personal die Bankiers, welche erst um 9 Uhr arbeiten gingen, nicht mehr mit dem schlimmsten Rollmaterial mit Holzsitzen „plagen“ oder an fehlende Finanzspritzen erinnern . . . Die beiden Fahrzeuge fuhren, da mit einem Lufthauptschalter ausgerüstet jeweils mit einem boshafterweise dazwischen gereihten alten Holzstz-Mitteleinstiegswagen, bis dann Reklamationen das Einstellen eines gepolsterten Einheitswagens erheischte. Vorgängig wurde der 91i-Pendelzug revidiert und die Türautomatik eingeführt.



SW75B005-IMG_0005-St.Urban-1975.01.31:

In „Sankt Urbi et Orbi“, pardon St.Urban fanden Ende Januar die Querfeldein-Velo-Weltmeisterschaften statt, was auf der Strecke Langenthal – Melchnau zu Grossverkehr führte. Sogar der modernisierte Twg. 80 fand sich mit alten Personenwagen im Einsatz! Die Wiese vor dem Zug nötigte uns der Mäuselöcher wegen zur Definition „Unterkellerte Wiese“!



Ein Lichtblick war der Einsatz der GBS-Ce 4/4 312 (heute in Mendrisio und wird für das BLS-Jubiläum dort aufgefrischt), welcher mehr als die Güterlok „Tartaruga“ (Schildkröte, steht im Anschlussgleis Huber) De 3/4 41 zu schleppen vermag. Züge bis über 500 Tonnen waren an der Tagesordnung ins Tal hinauf!



SW75B006-IMG_0007-Appenzell-1975.02.09: