

T1975 – es geht weiter!

Auch die nächsten paar Monate des Jahres sollten nicht unterschätzt werden, auch da war Manches los! Und die „Bahnföteure“ hatten alle Hand zu tun – man hätte eben damals schon pensioniert sein müssen. Von Einheitsbrei konnte keine Rede sein!



SW75E017-IMG_0012-Binz-
1975.05.16:

Am 16. Mai 1975 fand die Pensionierung von Theo Hardegger statt. Da wurde auch ich aufgeboten, dies aufzunehmen. Der Photograph vor mir, war natürlich Hans Waldburger, der auch manches organisierte. Rechts steht noch Werner Kern, welcher vermutlich Theo dann abzulösen hatte.

Die in der Binz überbrachten Blumen musste Theo wohl nicht lange tragen!



SW75E017-IMG_0014-Selnau-
1975.05.16:

Hier der zukünftige Pensionist
zwischen: (v. l. n. r.):
Betriebschef Fleischmann,
Frau Hardegger,
der bereits legendäre Direktor Hans
Tempelmann,
Theo Hardegger,
und im Führerstand der nicht minder
legendäre Willi Angst (Brisago Willi).

Man beachte, dass der Triebwagen
bereits im neuen SZU-Anstrich fährt.
Dabei war beachtet worden, dass die
Uetlibergbahn die Umkehrfarben des
grösseren, aber jüngeren Bruders im
Sihltal übernahm. Mit der
„dargebotenen Hand“ wollte man das
Miteinander zwischen Tal- und
Bergbahn darstellen, was natürlich
eindeutig besser ist, als der
geschlossene Klemmmuskel des
Hinterteils.



SW75E018-IMG_0005-Capolago-1975.05.18:

Im Tessin - man erinnere sich an die Fahrt mit dem historischen Rheingold vom letzten Versand – machte der Fotograf nach dem Aufnehmen des Zuges im Bahnhof Lugano, einen Abstecher nach Capolago-Riva San Vitale. Der dortige Ausgangspunkt von Gottlieb Duttweiler (Migros) gerettete Bahn zum Monte Generoso wollte ich unbedingt mal unter die Lupe nehmen. Der Dampfbetrieb wurde längst eingestellt, eine Lok stand auf einem Sockel zwischen SBB und Kantonsstrasse in einem, längst verschwundenem kleinen Park. Die andern Loks wurden zu Dieselloks umgebaut. Weiter kaufte man mit der Zeit und dem nun grösser werdenden Zuspruchs durch

Deutscheschweizer auch zuerst zweiachsige Diesellokomotiven, danach gar vierachsige Fahrzeuge. Ein solcher hat soeben den SBB-Bahnhof verlassen und tuckert der Zahnstange entlang gegen den Gipfel. Interessant ist auch der offene, leichte Sommerwagen, welche man heute vermisst! Die Sicht war natürlich ungehindert, der Sonnennbrand fakultativ, wenn man sich nicht vorsah!

Heute ist die Bahn elektrifiziert, weil einer Seits der Andrang wuchs: Die Migros gab Gutscheine zu vergünstigten Fahrten ab der Nordschweiz heraus, was nicht ohne Folgen blieb. Migros-Genossenschafts-Bünde spendeten die vier Fahrzeuge, Doppeltriebwagen gleicher Bauart wie Rochers-de-Naye. Damit kommt man jetzt recht gut über die Runden!

Die Bahn 9 km lang, mit 800 mm Spurweite versehen und mit 800 Volt Gleichspannung betriebene Strecke befährt mit bis zu 220% mittels Abt-Zahnstange die Strecke.

Vorhanden sind noch zwei Hm 2/3 und eine Hm 2/2. Die H 2-Dampflok wurde wieder restauriert und befährt gelegentlich die Strecke.



SW75E018-IMG_0023-Zürich HB-1975.05.19:

Da mir die Aufnahme des historischen Rheingold-Zuges nicht von allen Leser geglaubt wurde, muss ich nun den Beweis antreten, dass es damals kein „historisches“ Bild war. Hier am 19.5.1975 fährt der Zug mit der gleichen Ae 4/7, welche ihn schon über den Gotthard brachte Richtung Basel aus. Dabei sekundieren ein Serie-RBe 4/4-

Hochleistungstriebwagen (2800 PS) und eine Re 4/4 112?? mit je einem Reisezug den historischen Rheingold.

Noch im Vorfeld zu finden: die Signal-Brücke mit den Gleistafeln und entsprechend aufleuchtenden Hiweisen zu ein-, ausfahrenden oder rückstellenden Zügen. Auch diese Infos für Fotografen fehlen heute klar. Damals waren diese Angaben aber Gold wert!

Hier, von wo aus das Bild gemacht wurde, hat sich vieles verändert: die unten durchführende Langstrassen-Unterführung wurde breiter und tiefer, die Brücke für die Bahn um einiges breiter. So einfach kommt man nicht mehr an diese Stelle heran. Zurzeit wird hier die Zufahrt zum neuen, unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse fertig gestellt.

Die Abstellgruppe Richtung Sihlpost ging den Weg allen Irdischen – ein Teil wurde für den provisorischen Bahnhofsteil mit den Gleisen 51 – 54 benötigt, der Rest wurde für das neue Quartier überbaut.



SW75E018-IMG_0027-Klösterli-1975.05.24:

1975 feierten mehrere Bahnen ihr 100-jähriges Jubiläum. Das Schweizer Fernsehen drehte gar einen Film dazu, bei welchen die Übergabe von der einen zur andern Bahn wirklich interessant gezeigt wurde. Begonnen hat der Reigen mit der Arth-Rigi-Bahn! Das war die blaue zum Rigi-Kulm führende Bahn. Sämtliche Bahnen organisierten für ihre Mitarbeiter und Familien je einen Ausflug mit entsprechender Verpflegung und Attraktionen. Hier am 24.5.1975 der beflaggte Extrazug der ARB im Klösterli.

Die Filme wurden jeweils durch einen in der jeweiligen Gegend wohnhaften Regisseur „gemacht“. Dabei kam auch der Schalk des mitmachenden Personals durchaus zum Zuge. Geblieben ist mir eine Szene der ARB, wo die Chrombuchstaben fein säuberlich abgeledert wurden. Liebe zum Detail!

Gezeigt wurden auch Musikkapellen aus der Region. Da die innerschwyzer Volksmusik mit Klavier spielt, musste auf einem offenen Güterwagen ein solches hingestellt werden und die Musikanten spielten dort ihre schmissigen Stücke!

Der SZU-Teil mit der Üetlibergbahn übernahm der in der Binz wohnhafte Wisel Gyr, als wohl prominentester „Macher“ und er kam im Selnau mit einem uralten Fahrplan als alter Mann mit Stock daher und fragte den SZU-Zugführer Michel, ob der Fahrpreis von Fr. 2.60 noch stimme . . . Dabei kam auch der alte Zweiachstriebwagen zum Einsatz.



SW75E018-IMG_0035-Eriswil-1975.05.27:

Mit Werner Breitenmoser, dem ehemaligen SZU-Lokführer machten wir mal einen Ausflug ins Napfgebiet. Dabei wollten wir einer Seits die einstellungsgefährdete Bahnstrecke nach Eriswil fotografisch festhalten, anderer Seits uns dem Napfgebiete widmen.

So haben wir uns mit Werners legendärem blauem VW am 27. Mai nach Eriswil aufgemacht. Dort ergab sich die Aufnahme mit dem als Güterzug angekommenen BDe 4/4 243, danach rangierenden und am Schluss noch richtig hinstellenden Wagen. Der Zufall wollte es, dass der dortige Lokführer ein alter SiTB-Kollege von Werner Breitenmoser war.

Roland Werner wechselte später zur VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen), welche zur EBT-Gruppe gehörte.



SW75E019-IMG_0010-Huttwil-1975.05.27:

In Huttwil, dem Zentrum der damaligen VHB, begegnete uns einer der RBD 4/4 I, welcher vor zwei Jahren in Betrieb kamen und mit der Befehlsgebersteuerung ausgerüstet waren. Diese bewährte sich aber mit der eingebauten Hüpfsteuerung nicht so sehr, weshalb die Fahrzeuge später mit Thyristorsteuerung verbessert wurden. Für den Lokführer ist dies aber eine der besten Steuerungsarten, welche in der Schweiz weit verbreitet ist und selbst Zahnradbahntriebfahrzeuge damit unterwegs sind. Auch ich



SW75E019-IMG_0018-Dürrenroth-1975.05.27:

schätze diese Steuerungsart. Man beachte auch die grossen Bosch-Scheinwerfer, welche typisch für viele Privatbahn-Fahrzeuge sind. Leider ist deren Dichtheit aber nicht die Beste und so mussten wir doppelte Dichtungen verwenden.



© Urs Nötzli, Zürich

SW75E019-IMG_0031-Tschäppel-1975.05.27:

Auch dieses nette Haltestellengebäude ist verschwunden, die Bahnstrecke wurde eingestellt und durch einen Bus ersetzt.



Fahrten der Bahnunternehmens. Deren Hauptgebiet lag im Bedienen der Güteranschlüsse entlang der Strecke und im Industrieareal von Sursee. Ihre alte Strecke durch den hübschen und noch heute erhaltenen Bahnhof Sursee Stadt musste aufgegeben werden, wobei die Bahn schon etwas Charakter verlor.

Die Neubaustrecke entschädigte allerdings mit den vielen Anschlussgleisen und ergab viel Arbeit. Noch heute besitzt die Bahn zwei E 3/3, die Nummer 5 und die ehemals elektrifizierte Dampflokomotive 8522. Diese Lok hat es in sich: in der Kriegszeit erhielt sie einen Stromabnehmer und einen Trapp zum „Sieden“ des Wassers, so dass sie längere Zeit in stromlosen Gleisen verharren konnte und keine Kohle verbrauchte . . .

Im Hintergrund eine TEE-Re 4/4 II mit dem Namen „Nationaler Schnellzug nach Zürich“.

SW75E020-IMG_0020-Sursee-1975.05.27:

Eine der wenigen Segmentdrehscheiben befand sich in Sursee und diente dem Lokpark der nicht elektrifizierten Sursee – Triengen- Bahn (ST) zum Umfahren der Extra-



SW75E020-IMG_0024-Giesshübel-1975.05.29:

Am 29. Mai kam vermutlich die letzte planmässige Ae 3/6 II, hier die 10454 nach dem Giesshübel. Zwecks Gegenüberstellung musste ich die GBS-Ce 4/4 312 vor das Depot stellen. Daniel Heer und Hans Waldburger dirigierten dann den Lokführer des „Trimbacher Frontlenker's“ zur fotogerechten Aufstellung. Dies funktionierte einwandfrei, denn damals hatte das Personal Sinn für das Festhalten historischer Augenblicke.

Die Güterzüge, früher ab dem alten Rangierbahnhof in Zürich, ab der Anlage in Mülligen und später dem RBL wurden vielfach mit den gerade herumstehenden Triebfahrzeugtypen geführt, obwohl es Einteilungen gab. Ae 3/6 aller Couleur (mit Ausnahme des Typs III), Ae 4/7, die Ce/Be 6/8 II und III, Ae 6/6, Re 4/4 I, II und III liessen sich im Giesshübel blicken, sogar RBe 4/4 mit Schnellgutzügen habe ich fotografiert. In der Zeit vor der Expo 64 fanden auch deutsche E 40 ein Stelldichein auf den Privatbahngleisen der damaligen Sihltalbahn SiTB. Per Zufall erhielt ich von einem Kollegen ein Originalschild der E 40 139 geschenkt, wonach ich im Wabu/Tempelmann-Buch nachschaute und oh weiterer Zufall, genau ein Bild dieser Lok im Giesshübel fand, die Aufnahme machte Daniel Heer!

Für Extrafahrten – bekannt war da vor allem der EBT-Reisedienst Walkringen – fanden sich im Sihltal auch immer wieder Pendelzugkompositionen dieser Bahn, vorzüglich an Festtagen. Diese waren immer sehr gut besetzt und brachten „Leben in die Bude“!