



Vorn liegt die Weiche, welche ins Gleis 1, dem elektrifizierten Rampengleis führte, wo man die Kurswagen umlud und dem Bahncamionneur übergab. Dies war jahrelang die Firma Wytttenbach.

Beim Umbau der Tages-Anzeiger-Druckerei konnten die grossen Bahnwagen die Rampe im TA nicht benutzen und so lud man die schweren Papierrollen auf der Rampe um. Die SZU kaufte deshalb einen eigenen akkubetriebenen Hubstapler mit speziellen Greifarmen. Allerdings stellte sich bald heraus, dass die Akkukapazität der Batterie nicht reichte, bzw. der Ladezyklus nachts zu kurz war. Also musste eine zweite Batterie her, so konnte der Umschlag auf die Sattelschlepper mühelos bewältigt werden.

SW75E020-IMG_0030-Giesshübel-1975.05.29:

Hier die beiden alten Loks zusammen mit der SZU-Em 3/3 8 „Leu“, davor stand ein Teil der SZU-Rangiermannschaft. Für mich zu erkennen: rechts vorn Fritz Lang (später Malerei), der zweite von links ist Lokführer Rööslü. Ich mache darauf aufmerksam, dass damals die Spitzenbeleuchtung unter Tags nur in Tunnel oder bei ganz schlechter Sicht vorgeschrieben war.



SW75F021-IMG_0010-Selnau-1975.06.03:

Beim Umbau des ganzen Personenwagenparks der SZU auf Türautomatik waren dauernd Fahrzeuge in der Wagonsfabrik Schlieren und so fehlten Sitzplatzkapazitäten. Aushilfe kam von der benachbarten Südostbahn (SOB) mit dem B 213, welcher morgens und abends zusammen mit den letzten im regulären Dienst eingesetzten Zweiachs-Personenwagen in je zwei Umläufen verkehrte. Hier am Abend des 3. Juni steht der BDe 4/4 96 „mit Wappen Zürich“ neben dem Pendelzug und Triebwagen BDe 4/4 92 „Horgen“ (noch mit altem Scherenstromabnehmer) abfahrtsbereit im alten Bahnhof Selnau. Die beiden Kompositionen kamen gekuppelt von Langnau-Gattikon her nach dem Selnau und wurden da getrennt um einzeln wieder zuzuschlagen – sprich je einen Zug zu fahren.

Links ein Zug der Uetliberbahn. Der Bahnhof war mit zwei Stromsystemen ausgerüstet: links nur mit Gleichstrom 1200 Volt und seitlicher Fahrleitung, rechts 15 kV 16,7 Hz. Das in der Mitte freie Gleis konnte von beiden Systemen benutzt werden. Die früher hier zum Umfahren der Uetlibergbahn benutzten Weichen sind bereits verschwunden. Im etwas niedrigeren Gebäude hinter dem Triebwagen Horgen war die Bahndirektion untergebracht.

Die Nähe einer Synagoge bei der Ausfahrt ergab der dortigen Brücke über die ehemalige SBB-Strecke der Seelinie den Übernamen „Judenpass“ und dem Direktor die Bezeichnung „Synagogen-Haus“ ein.

Auf der „Uetlibergbahnseite“ gab es früher noch ein Abstellgleis der VBZ, wo das Depot Burgwies jeweils mit einem der grünen „Laubfrösche“ vier Verstärkungswagen für die schwachen Pedaler der Linie 8 hinbrachte. Der dortige nächtliche nicht ganz öffentliche Verkehr mit freundlichen jungen Damen brachte dem Bahnhof den Übernamen SZU = Selnau Zuhälter-Umschlag ein!



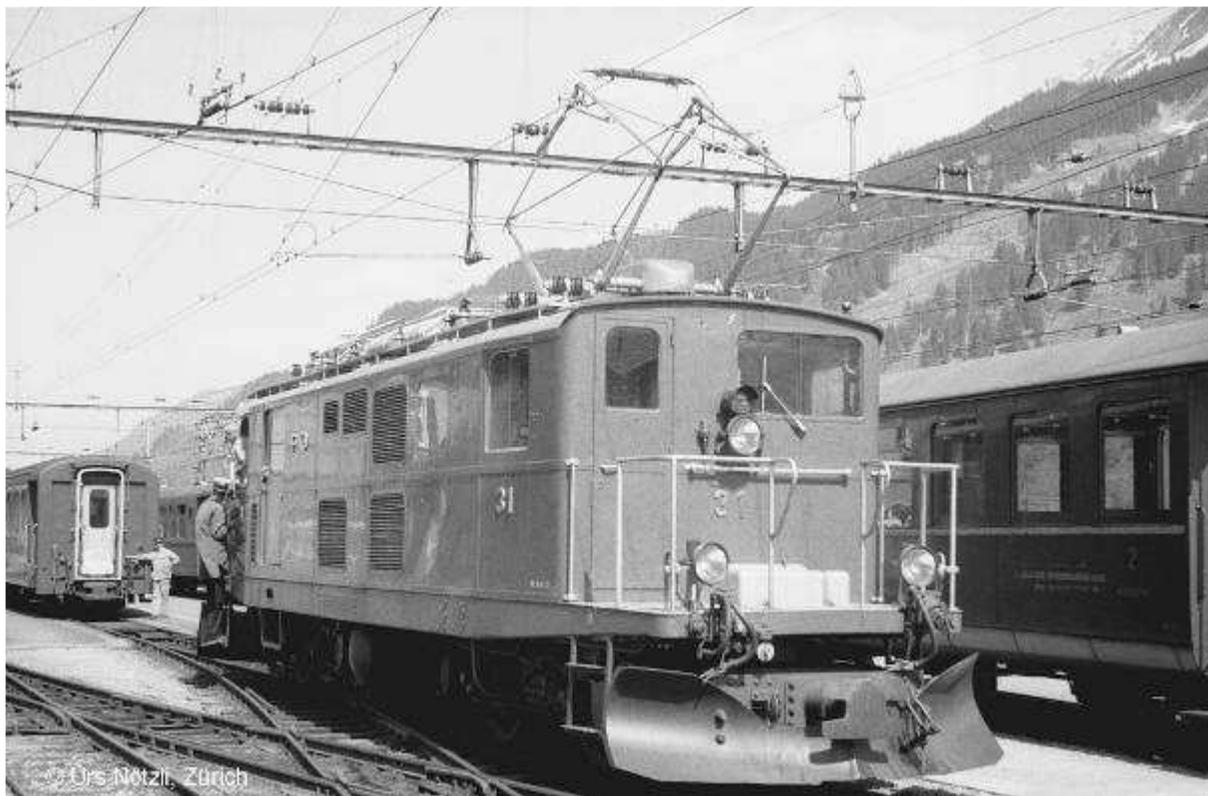
SW75F021-IMG_0017-Oberalppass-1975.06.05:

Schnee gab es auch im Juni noch genügend. Ein FO-Zug mit der HGe 4/4 31 brachte Material für die Armee, welches mit einem Raupenfahrzeug abgeholt wurde. Weitertransport wohl mit der dortigen Militär-Seilbahn, welche weit über dem Oberalpsee im Felsen verschwindet. Der See selbst ist noch voll zugefroren, die Passstrasse gesperrt!



SW75F021-IMG_0030-Nätschä-1975.06.05:

Und so sah es aus dem Führerstand eines mit Lok geführten Zuges aus!



SW75F021-IMG_0032-Disentis-1975.06.05:

In Disentis umfährt die HGe 4/4 31 ihren Zug und wird wohl anschliessend nach Andermatt zurückfahren. Die zwar bewährten Loks waren aber „Schienenmörder“! Die Fahrmotoren lagen ausserhalb des Radsatzabstandes, da der Platz dazwischen für das Zahnradsystem und deren Bremse benötigt wurde. Somit verstärkten die schweren Motoren jede Schaukelbewegung der Lok zusätzlich. Im Winter drückte der Schnee durch alle Ritzen und vor allem durch die schlecht dichtenden Fronttüren in die Lok ein. Das Fahren mit Holzschuhen und dicken Mänteln mit Handschuhen sind daher keine Mär, sondern nötig. Nachts wurden die Lok mit laufenden Ventilatoren ins Depot

gestellt, weil nur so der unter Tags abgelegte Schnee auf den Apparaten im Maschinenraum sich trocknen liess, ohne am Folgetag Kurzschlüsse in den Apparaten zu gewärtigen

Auch bei dem modernen Deh-Pendel gab es da im Winter Probleme. Zu vergleichen sind diese mit jenen der ÖBB im Bereich zwischen Wörgl und Schwarzach-St.Veit. Nicht sehr viele Alpenbahnen fahren in Ost-West-Richtung, so dass sich Flugschnee ganz anders verhält, als auf einer Nord-Süd-Strecke. Auch die modernen Düsenlüftungsgitter konnten den Flugschnee nicht voll aufhalten. Abhilfe schafften einzig Juten- oder Kartoffelsäcke, welche von den Frauen des Depot- und Werkstättepersonals der FO in die richtige Form genäht wurden. Heute wird man wohl feinere Filtermatten einsetzen.



Die Strecke Disentis – Chur zieht sich in die Länge, 60 km liegen dazwischen. Aber die reizvolle und abwechslungsreiche Strecke ist nicht nur in der Ruinulta atemberaubend.

SW75F021-IMG_0034-Trun-1975.06.05:

Gleichen tags sah dies etwas weiter unten im Rheintal so aus! Trun: Mittelpunkt der Surselva und historisch wichtig, weil der „Obere oder Graue Bund“ hier geschlossen wurde. Hier liegen im Friedhof der Kirche zwei berühmte und markante Schweizer: Der Maler Alois Carigiet und der Schauspieler Zarli Carigiet, beide mit dem gleichen Grabschmuck, einem eisernen Kreuz. Beiden gebührt viel Ehre, Zarli mit seinen Charakterfiguren (z. B. in „Hinter den 7 Gleisen“), Alois berührt mich mit seinen herrlichen Zeichnungen im „Schellenursli“, aber auch von Bahnzeichnungen.



SW75F022-IMG_0005-Uetliberg-1975.06.07:

Wie schon bei der ARB-Aufnahme angetönt, war das Jahr 1975 auch das 100. Jahr der Uetlibergbahn, welches damals mitsamt der Bevölkerung gefeiert wurde. Auf der Uetlibergstrecke galt an diesem Tag (7. 6. 75) der „Nulltarif“ welcher der ehemalige Verwaltungsratspräsident der SZU Jürg Kaufmann als früherer Gemeinderat einmal postulierte.

Zu diesem Anlass stellte man eine alte Dampflok, der beiden Cousins Ritz als Erinnerung an den ursprünglichen Betrieb vor die ehemalige Remise Uetliberg. Normalerweise stand dort drinnen im Winter einer der Zweiachstriebwagen mit Schneepflug. Der Vorstand auf der Bergstation musste jeweils bevor der erste Zug ab Seltau eintraf zuvor mit diesem Triebwagen den grössten Schnee bis nach Uitikon-Waldegg wegräumen.

Wer sich auf der heutigen Station umsieht, kann feststellen, dass nichts mehr so ist, wie es 1975 war. Vorn der „Ablaufberg“ für das Umsetzen der Wagen, es folgt die Weiche Gleis 1/2 mit einem gemeinsamen Ausfahr-signal, aber getrennten Abfahrtsan-zeigen und dem Besetztbalken für Folgezüge. Hinter der Remise folgt das später erstellte Gleis 3. In meiner SitB-SZU-Laufbahn habe ich seit 1972 mindestens drei verschiedene Bahnhöfe erlebt, weil immer wieder Rutschungen im Bereich des späteren Spielplatzes Änderungen erforderten.



SW75F022-IMG_0006-Uetliberg-1975.06.07:

Da war Martin Schmid am Werk! Der ehemalige Turmwagen der Bergbahn, ein ex. Uetlibergbahnwagen, wurde kurz vor seiner Verschrottung noch für dieses Wochenende Schwellenbeiz und steht hinter dem Mannschaftswagen der SiTB noch mit seiner richtigen charakteristischen Dachform als „Spießwägeli“ einmal mehr auf dem Üetliberg.



SW75F022-IMG_0016-Wiedikon-1975.06.11:

Unter der Kalchbreitestrasse hindurch kommt uns ein mit Be 6/8 II geführter Güterzug im Bahnhof Wiedikon entgegen. Wohin er wohl fährt? Dieses früher alltägliche Spektakel mit den „Stangenloks“ ist heute nicht mehr zu erleben. Die markanten Töne sind verschwunden, gleiches gilt für mich in Sachen Trams. Alle die verschiedenen Tonarten sind im Gedächtnis hängen geblieben. Den Ton eines MFO-Pedalers, der

Nachbaumotor für die Karpfenwagen konnte ich jeweils dem Fahrzeug zuordnen. Der Pfiff eines alten Sihltalbahndiesels konnte Hans Waldburger auch an der Railshow im RB Denges zuordnen. Das Geklirr der Kupplung des in Salzburg des Nachts auf die Räderbank wartenden zukünftigen ET 14 konnte ich auch im ÖBB-Übernachtungszimmer sofort zuordnen. Ich hätte dies nie geglaubt! Aber es war so.

Also zurück zum Zug: Wer genau hinsieht erkennt gleich drei sichtbare Wagen mit Hürlimann-Reklame. Da es morgens ist, muss der Zug wohl in den Giesshübel hinauf fahren. Die Kühlwagen kamen aus verschiedenen Destinationen: ich meinte Walenstadt, Langenthal, Landquart (nicht alle Tage) und Wil? Ob der zweite Wagen im Zug der vierte im Bunde ist? Der Dachform nach könnte dies hinhalten. Der Schwerölwagen wird sein Ziel in der Papierfabrik in der Manegg haben.



SW75F022-IMG_0035-Zürich-1975.06.14:

Und hier einer meiner Lieblingszüge: der 4010 als Transalpin, soeben am 14. 6. aus Basel eintreffend! Der „Lederhosenexpress“ war immer ein gediegener Zug!

Ich wünsche viel Freude beim Betrachten der Bilder! Urs Nötzli