

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Schnelles Reisen mit den SBB : die schnellsten Züge der Schweiz

Autor: Trüb, W.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775022>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

SNELLES REISEN MIT DEN SBB

Die schnellsten Züge der Schweiz

Seit dem Bestehen der Eisenbahn ist die Schnelligkeit ein hervorragendes Merkmal des Schienentransportes. Jede Eisenbahnverwaltung ist mit Recht stolz auf ihre schnellsten Züge und gibt ihnen da und dort attraktive und einprägsame Namen, um ihre an sich schon werbende Wirkung noch zu vermehren. Nüchtern und sachlich wie unsere staatlichen Institutionen einmal sind, verzichten unsere Bundesbahnen auf «Blitze», «Pfeile» und «Zephyre» und verleihen auch ihren schnellsten Zügen schlichte Nummern aus dem allgemeinen Schema. So ist es begreiflich, daß die Rekordzüge der SBB nur wenigen Eingeweihten bekannt sind. Um sie aufzuspüren, nehmen wir das Kursbuch zur Hand, schlagen die wichtigsten Linien nach und vergleichen die Fahrzeiten der besten Schnellzüge miteinander.

Als klassische Rennstrecke gilt die Linie Zürich-Bern-Genf mit ihren zahlreichen Leichtschnellzügen. Wir finden hier ein Zugpaar mit besonders kurzer Fahrzeit, nämlich die Züge 13 und 14 Genf-Zürich-Genf. Sie bewältigen die 288 km messende Strecke in 3 Stunden 13 Minuten bzw. 3 Stunden 14 Minuten, also mit einer Reisegeschwindigkeit von 89,5 km/h, auf dem kurvenarmen Teilstück Lausanne-Genf sogar von 107,6 km/h. (Mit «Reisegeschwindigkeit» bezeichnet man die durchschnittliche Geschwindigkeit unter Einrechnung der Aufenthaltszeit auf Zwischenstationen.) Dieses hervorragend schnelle Zugpaar wurde im Jubiläumsjahr 1947 eingeführt und verkehrte damals noch um wenig schneller, nämlich mit annähernd 91 km/h Reisegeschwindigkeit.

Sehr gute aufenthaltslose Schnellverbindungen sind auch auf der Strecke Zürich-Basel anzu treffen. Das Stundenmittel von 87,5 km der Züge 580, 585 und 591 reicht allerdings nicht ganz an jenes der Genfer Leichtschnellzüge heran, ist aber bei den langen und starken Neigungen der Bözberglinie doch sehr beachtenswert.

Die mit langen Geraden reichlich versehene Strecke Winterthur-Romanshorn läßt ebenfalls hohe Reisegeschwindigkeiten erwarten; in der Tat erreicht Zug 13 83,4 km/h bei drei Zwischenhalten.

Schließlich gelangte auch die Linie Zürich-Luzern vor einiger Zeit in den Genuß moderner Schnellverbindungen; als schnellster Zug fährt der Pendelzug 261 mit einer Reisegeschwindigkeit von 82,9 km/h ohne Halt von Luzern nach Zürich.

Wenn wir unter dem «schnellsten Zug» jenen mit der höchsten Reisegeschwindigkeit über den ganzen Durchlauf verstehen, so gebührt die Palme des Sieges im gegenwärtigen Fahrplan dem Zug 13 Genf-Zürich. Im kommenden Fahrplan 1952/53 aber wird er entthront werden durch den Städtezug Genf-Mailand-Genf, der die 207 km lange Strecke Brig-Genf bei vier Zwischenhalten in 2 Stunden 12 Minuten zurücklegen wird. Die dabei erreichte Reisegeschwindigkeit von 94 km/h ist für schweizerische Verhältnisse sehr bemerkenswert.

Beim Wegfall der Zwischenhalte würde die Reisegeschwindigkeit rund 100 km/h betragen.

Am Beispiel dieses Zuges lassen sich die Voraussetzungen für derartige Spitzenleistungen recht anschaulich darstellen. Da er über längere ausländische Strecken verkehrt, wurde er bisher aus SBB-Seitengangwagen schwerer Bauart zusammengestellt, die speziell für den internationalen Verkehr gebaut und eingerichtet sind. Weil diese Wagen in unserem Lande mit höchstens 110 km/h verkehren dürfen, beschränkte sich die Reisegeschwindigkeit auf der Strecke Brig-Genf auf 79 km/h. Im Einverständnis mit den italienischen Staatsbahnen wurde beschlossen, diesen Zug beim nächsten Fahrplanwechsel mit Leichtstahlwagen der SBB auszurüsten, die, dank ihrem anerkannt ruhigen Lauf und der eingebauten Zusatzbremse für hohe Geschwindigkeiten (R-Bremse), für Geschwindigkeiten bis 125 km/h zugelassen sind, aber wegen ihrer von der Norm abweichenden Bauart in der Regel nur im Inland verkehren dürfen. Als Traktionsmittel dient eine leichte Drehgestell-Lokomotive der bewährten Serie Re 4/4, die in Verbindung mit Leichtstahlwagen mit Leichtigkeit die reglementarische Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h erreicht und in Kurven wie in Gefällen erheblich schneller fahren darf als alle übrigen Lokomotiven.

Durch diese Maßnahme wird eine erstaunliche Beschleunigung um rund 20 % erreicht und die Fahrzeit um etwa 25 Minuten gekürzt.

Selbstverständlich sind alle hier aufgezählten schnellen Züge aus Leichtstahlwagen zusammengesetzt und werden durch Re 4/4-Lokomotiven geführt. Weitere Bedingungen für die Einhaltung hoher Fahrgeschwindigkeiten sind eine tadellos angelegte und unterhaltene Geleiseanlage und moderne Sicherungsanlagen auf den Stationen, die das Befahren der Weichen mit unverminderter Höchstgeschwindigkeit bei voller Sicherheit gestatten.

Daß die Schnellzüge der Alpenbahnen mit jenen des Flachlandes in bezug auf die Geschwindigkeit nicht konkurrieren können, ist leicht zu verstehen. Immerhin erreichen die Züge 54 und 71 Luzern-Chiasso-Luzern eine Reisegeschwindigkeit von gegen 68 km/h bei zwei, die Züge 152 und 173 Zürich-Chiasso-Zürich eine solche von über 66 km/h bei drei bzw. fünf Zwischenhalten. Das erste Zugpaar zeichnet sich überdies durch seine aufenthaltslosen Fahrten zwischen Luzern und Bellinzona aus. Es rollt fast zweieinhalb Stunden lang ununterbrochen, ohne anzuhalten, legt dabei 170 km zurück und ist damit Inhaber des Rekordes für die zeitlich und kilometrisch längste Nonstopfahrt.

Wenden wir unsere Aufmerksamkeit schließlich noch der einzigen Schmalspurstrecke der SBB zu. Während der Sommersaison stellt Zug 986 Interlaken-Luzern die schnellste Verbindung der Brüniglinie dar; in der Winterperiode hingegen Zug 991 Luzern-Interlaken.

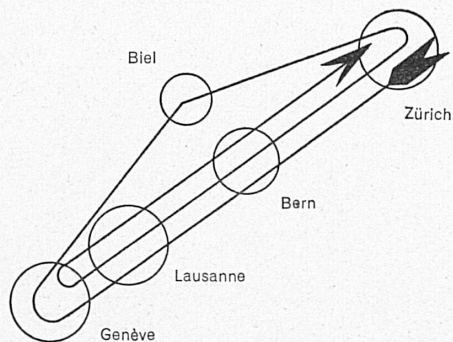
Beide Züge erreichen eine Reisegeschwindigkeit von 40,7 km/h, was angesichts der fünf Zwischenhalte, der Spitzkehre in Meiringen und der langen Zahnstangenstrecken ganz ansehnlich ist.

Aufschlußreich ist ein Vergleich mit den schnellsten Zügen des ersten SBB-Fahrplans aus dem Jahre 1902. Vor fünfzig Jahren betrug die Reisegeschwindigkeit des schnellsten Zuges Zürich-Bern-Genf 50,1 km/h bei fünf Zwischenhalten; auf der günstigen Teilstrecke Lausanne-Genf 64,2 km/h. Der entsprechende Wert für die Strecke Zürich-Basel war 53,4 km/h bei einem Zwischenhalt, für die Strecke Luzern-Zürich 46,4 km/h bei drei Zwischenhalten und für die Gotthardbahn (Zürich-Chiasso) 43,6 km/h bei neun Zwischenhalten. Der beste Schnellzug der Brüniglinie erreichte auf der Strecke Luzern-Brienz, der damaligen Endstation, 18,2 km/h Reisegeschwindigkeit! Seither haben Elektrifikation und Leichtbetrieb gründlichen und erfreulichen Wandel gebracht, wenn auch nicht auf allen Linien gleichmäßig.

Die Erhöhung der Geschwindigkeit ist mit Mehrkosten verbunden, herrührend u. a. vom vermehrten Energiebedarf und von vermehrten Unterhaltsarbeiten an Fahrzeugen und Geleisen. Man kann sich deshalb fragen, weshalb unsere Bahnen große Anstrengungen unternehmen, die Fahrgeschwindigkeit zu steigern, nachdem bei der Kleinheit unseres Netzes die erzielten Fahrzeiterparnisse verhältnismäßig geringfügig bleiben. Hier ist zu berücksichtigen, daß oft eine um wenige Minuten frühere Ankunft in einem Knotenpunkt eine Reihe neuer Anschlüsse ermöglicht. So ergeben sich unter Umständen für eine ganze Anzahl Verbindungen Zeitgewinne von vielen Stunden. Außerdem können Personal und Rollmaterial wirtschaftlicher verwendet und die Belegung von Strecken und Bahnhofanlagen vermindert werden. Nicht zuletzt ist schnellen Zügen auch eine werbende Wirkung zuzuschreiben, was den Bahnen ganz besonders im scharfen Konkurrenzkampf mit den übrigen Verkehrsmitteln zugute kommt.

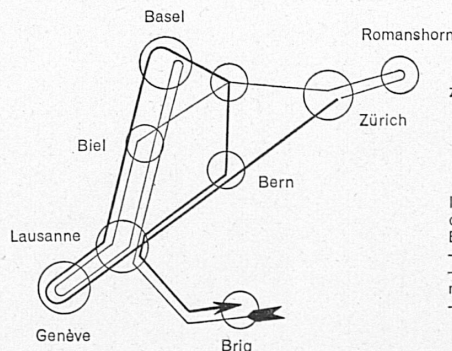
Daß andererseits die Höchstgeschwindigkeit auf 125 km/h festgesetzt wurde, obwohl Schnelltriebfahrzeuge für 150 km/h vorhanden sind und auf Probefahrten annähernd 180 km/h erreicht wurden, hat seinen Grund in den rasch wachsenden Mehrkosten für sehr hohe Geschwindigkeiten. Die hohen Anforderungen an Geleise- und Fahrdratregulierung, die Notwendigkeit des Einbaus stärkerer Motoren in die Triebfahrzeuge und der Vergrößerung der Distanz zwischen Vor- und Hauptsignalen wären finanziell schwerlich zu verantworten, besonders auch weil das schweizerische Bahnnetz hohe Geschwindigkeiten nur auf relativ kurzen Strecken zuläßt. Das Schergewicht der künftigen Entwicklung wird deshalb eher auf der Beschleunigung derjenigen Züge liegen, die den schnellsten Zügen der SBB noch allzusehr nachhinken.

W. Trüb.



Längste Tagesparcours von SBB-Leichtschnellzugskompositionen: Links zweimal Zürich-Genf retour in einem Tag — 1155 km.

Les distances que parcourent des compositions de train léger des CFF: à gauche, deux fois de Zurich à Genève et retour par jour — 1155 km.



Zeichnungen von J. Schedler

In zwei Tagen — en deux jours: 1909 km: Brig — Lausanne — Basel — Genève — Romanshorn — Zürich; Zürich — Genève — Basel — Lausanne — Brig.