ISÄ Blitz

1. Ausgabe 2008/ Nr. 5
Neuauflage, leicht verändert

Elektronische Ausgabe: gratis
Papier-Ausgabe: CHF 8.00

Hauptthema:

Die Geschichte der SBB

Seite 2

Bild: Fotoarchiv SBB

Das wichtigste Rollmaterial der SBB

Seite 4

Bild: Fotoarchiv SBB

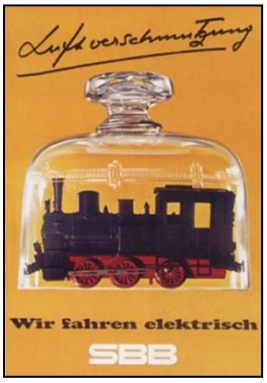
Ae 610 (früher Ae 6/6) bei Pollegio-Bodio, ©Foto SBB

Die Geschichte der SBB Hauptthema

Bevor wir mit der eigentlichen Geschichte der SBB anfangen, noch etwas Grundwissen über die Eisenbahn.

Das Jahr 1825 kann man als Geburtsstunde der Eisenbahn bezeichnen. Robert Stephenson baute in diesem Jahr die erste Dampflokomotive. 1847 wurde zwischen Zürich und Baden die erste Eisenbahnlinie der Schweiz eröffnet (22km lang). Sie wird „Spanischbrötlibahn genannt, weil sie den Kurgästen aus Baden frische Brötchen aus Zürich brachte. Es wurden dann noch weitere Strecken gebaut.

Das Volk beschloss am 20. Februar 1898, dass die grossen Privatbahnen verstaatlicht werden. So entstand also die SBB. Im Jahre 1902, am 1. Januar fiel der Startschuss für die Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Das neue Unternehmen übernahm an diesem Tag unter anderem den Betrieb der Schweizerischen Zentralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn. Am 1. Juli 1902 übernahm die SBB die Vereinigten Schweizerbahnen, 1903 folgte die Jura-Simplon-Bahn. 1909 übernahm die SBB noch die Gotthardbahn.



Im Juli 1913 nahmen die BLS und die RHB auf einem Teil ihrer Strecke den elektrischen Betrieb auf. Beide wählten Wechselstrom mit niedriger Frequenz. Im Jahre 1916 wählte die SBB ebenfalls das Einphasen-Wechselstrom-System. Sozusagen als Probelauf überspannte die SBB 1918/1919 ihre Linie Thun-Münsingen-Bern mit einer Fahrleitung und erprobte erste Fahrzeuge. Seit Herbst 1920 wird auch der Gotthard elektrisch betrieben. Seit Juni 1960 ist das ganze SBB-Netz elektrifiziert.

Die Anzahl Autos in der Schweiz vervierfachte sich zwischen 1945 und 1950 auf 200‘000. Sechs Jahre später waren es schon 400‘000 Autos. Das Auto war nun für jedermann erschwinglich geworden. Die Bahnen konnten dem rasanten Wachstum der Wirtschaft nicht folgen. Auch der Güterverkehr wuchs nur langsam. Ein Grund für den „Dämmerschlaf“ der SBB liegt in den beschränkten Investitionsmöglichkeiten. Die SBB war hoch verschuldet, die Investitionen mussten gekürzt werden. In den 1950-er Jahren trat das Auto den Siegeszug an. Noch was zu den Investitionsmöglichkeiten der SBB: Diese konnten erst Ende der 1950er Jahre wieder gelockert werden.

Am 1. Juni 1980 wurde der Flughafen Zürich-Kloten ans SBB-Bahnnetz angeschlossen. Gleichzeitig begannen die SBB damit, den Personenverkehr zwischen den grossen Städten zu stärken. Ab 1981 war der Einheitswagen des Typs IV im Einsatz, der bis zu den Doppelstockwagen (1997) die IC-Flotte der SBB dominierte. Auch fuhren immer wieder mehr Leute mit der Bahn, weil es schon in den 1970-er Jahren zu Staus auf der Strasse kam. Auch die Luftqualität wurde immer schlechter. Mit der Einführung des Taktfahrplans 1982 wurde das Verkehrsnetz noch einmal verbessert. Jede Stunde ein Zug ein Zug in jede Richtung hiess das neue Motto. Heute müsste man eigentlich jede halbe Stunde in jede Richtung sagen. Das Bahnangebot erweiterte sich quasi über Nacht um 21 Prozent. Zum Vergleich: Bis 1988 stieg die Zahl der Reisenden um 20 Prozent! Am 6. Dezember 1987 stimmte das Schweizer Volk der Vorlage „Bahn 2000“ zu.

In den 1980-er Jahren lösten die grossen Waldschäden eine bundesweite „Waldsterbedebatte“ aus. Als Massnahmen zur Verbesserung lancierten viele Städte so genannte Tarifverbünde. Mit einem einzigen Fahrausweis konnte man nun alle öffentlichen Verkehrsmittel benützen. Gleichzeitig wurde ein Ausbau des Angebots nötig, um die grossen Pendlerströme überhaupt noch transportieren zu können. Deshalb entstand die S-Bahn. Die erste S-Bahn der Schweiz entstand 1990 im Kanton Zürich. Am 29. September 1992 sagte das Schweizer Stimmvolk Ja zum Bau der Neat (**N**eue **E**isenbahn **A**lpen**t**ransversale). Seit Juni 2001 verkehren auf der Ost-West-Achse die so genannten Neigezüge (ICN). Diese können Kurven bis zu 30% schneller befahren. Auf einen Schlag verringerte sich durch die ICN’s die Dauer der Zugfahrt von Lausanne nach St. Gallen um 20 Minuten. Im Jahre 2002 feierte die SBB ihr 100-jähriges Jubiläum. Im Dezember 2004 wurde die erste Etappe der Bahn 2000 abgeschlossen. Nun befinden wir uns bereits in der 2. Etappe der Bahn 2000 (Stand Januar 2008). Auch der Lötschberg-Basistunnnel wurde 2007 fertiggestellt. Der 57 km lange Gotthard-Basistunnel wird voraussichtlich erst Ende 2017 fertiggestellt sein. Auch bei der S-Bahn Zürich änderte sich etwas: Es gab neues, doppelstöckiges Rollmaterial. Apropos Rollmaterial: Die Kolibri-Steuerwagen werden umgebaut und mit neuen Zwischenwagen ergänzt.

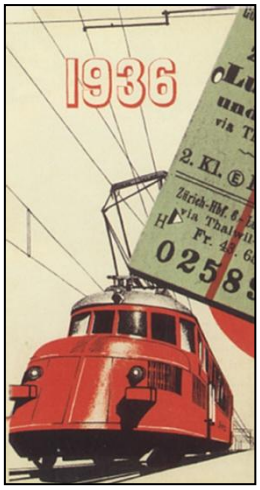
Zürcher S-Bahn

100 Jahre SBB

Text und Bearbeitung der Bilder: ISÄ Blitz Julian B.. Alle Bilder dieses Artikels: Fotoarchiv SBB

Das wichtigste Rollmaterial der SBB

Da es sonst zu weit führen würde, werden die Dampfloks für einmal ausgelassen und so beginnt dieser Artikel gerade bei den wichtigsten oder auch bekanntesten Elektroloks.



Roter Pfeil Fotoarchiv SBB

Das erste Krokodil kam ca. 1919 auf die Schiene! Wer erinnert sich noch? Naja, der wäre jetzt ca. 99 Jahre alt, wenn er dieses Ereignis im Alter von 10 Jahren mit verfolgte. Nebst den „Krokodilen“ gab es aber auch die Schnellzugsmaschinen Be 4/6 und Be 4/7 sowie Ae 4/7.

1935 setzten die SBB die ersten Leichttriebwagen ein. Diese erhielten den Übernamen „Roter Pfeil“. Sie wurden zwischen 1935 und 1938 durch SLM in Winterthur und BBC in Baden, MFO in Oerlikon und SAAS/Sécheron in Genf gebaut.

Landi-Lok Fotoarchiv SBB

Im Jahre 1931, 1932 und 1939/40 erschienen die drei Gotthard-Giganten Ae 8/14. Die aus dem Jahre 1931 stammende „lebt“ noch und ist im Depot Erstfeld zuhause, wo sie der Ce 6/8 II 14253 (Krokodil) Gesellschaft leistet. Eine dieser Lokomotiven wird „Landi-Lok“ genannt und gilt als die stärkste Lokomotive der Welt. Leider verbrannte ein Teil der Elektronik und ist also nicht mehr fahrtüchtig. Sie ist im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Die Ae 4/6 ist leider verschrottet, (kein Exemplar mehr übrig) weil es zu diesem Zeitpunkt SBB Historic noch nicht gab. SBB Historic sorgt sich unter anderem, dass mindestens ein Exemplar einer Baureihe der SBB noch der Nachwelt erhalten bleibt.

Nicht vergessen darf man auch die SBB-Leichtstahlwagen. Diese kamen ab dem Jahre 1937 auf und sind ca. 11 Tonnen leichter als die anderen Wagen.

Ae 610 (Ae 6/6) mit neuer Lackierung ©Foto SBB

Ab Mitte der 50-er kamen die Gotthardloks Ae 6/6 auf. Heute werden sie je-

doch nicht mehr am Gotthard, sondern vor allem im Mittelland eingesetzt.

TEE Gottardo Fotoarchiv SBB

Nicht vergessen darf man den im Sommer 1961 aufkommenden Trans Europ Express (TEE) Gottardo. Per Knopfdruck konnte man die ganze Bordelektronik in ein anderes Stromsystem umschalten – ohne Halt in Bahnhöfen oder auf der Strecke! Der TEE Gottardo ist der Einzige, der noch in Betrieb ist.

Die Re 4/4 II (1964-1986 gebaut), Re 4/4 III (1971) und die Re 6/6 (1972-1980) lösten die Ae 6/6 portionenweise am Gotthard ab. Auch im Flachland sind sie häufig zu sehen.

Ab 1990 begann die S-Bahn Zürich zu rollen. Mit ihr die doppelstöckigen S-Bahn-Züge, die auf der Seite 3 zu sehen sind.

Etwas früher kamen allerdings schon die „Kolibris“ auf die Schiene. Die Kolibris sind Züge, welche in den Farben des Kolibri-Vogels angemalt sind.

Die Re 460 (enthüllt 1992-1997) gelten als die schönsten Loks der Welt und werden als Zugpferde der ein- und zweistöckigen Inter City's (IC) eingesetzt. Auch vor Güterzügen wurden sie früher eingesetzt, heute wäre es eine Ausnahme. Die SBB hat 119 Re 460-er: Diese sind auch bekannt als „Lok 2000“. Die aus den 80-er Jahren stammenden EW-IV prägen nebst den doppelstöckigen IC-Wagen den Schweizer Wagenpark der IC's.

Doppelstöckler ©Foto SBB

Re 460 vor einem IC ©Foto SBB

Cisalpino ©Foto SBB

Seit 2001 verkehren auch die ICN's (ICN=**I**nter **C**ity **N**eigezug). Diese modernen, schnittigen und schnellen Züge können sich in die Kurven neigen, so dass sie viel schneller durch Kurven fahren können.

TGV Ligne de cœur ©Foto SBB

Die neuste SBB-Lok (Stand 2008) ist die Re 482 (2002-2006) der SBB-Tochter SBB Cargo.

Bildbearbeitung und Text: ISÄ Blitz Julian. Dies ist eine Neuauflage des ISÄ Blitz Nr. 5, in leicht abgeänderter Form. Nur die zwei sachlichen Themen wurden hier publiziert.

Nicht vergessen darf man auch nicht die ausländischen Hochgeschwindigkeitszüge ICE, TGV und Cisalpino, die uns schnelle Verbindungen in die Nachbarsländer ermöglichen – auch wenn der Cisalpino nicht immer ankommt…

SBB-Cargo Re 482 („die Neuste“) ©Foto SBB ▼

ICN-Neigezug zwischen Twann und Ligerz am Bielersee, ©Foto SBB ▼