Geschwindigkeit

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1972)**

Heft 8

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777248

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

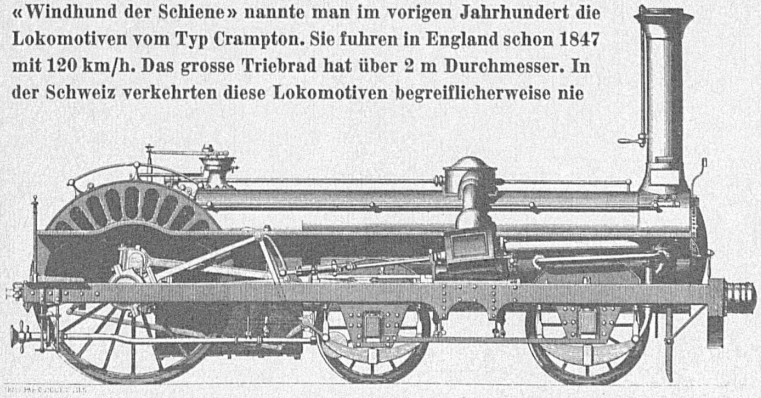
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

«Windhund der Schiene» nannte man im vorigen Jahrhundert die Lokomotiven vom Typ Crampton. Sie fuhren in England schon 1847 mit 120 km/h. Das grosse Triebrad hat über 2 m Durchmesser. In der Schweiz verkehrten diese Lokomotiven begreiflicherweise nie



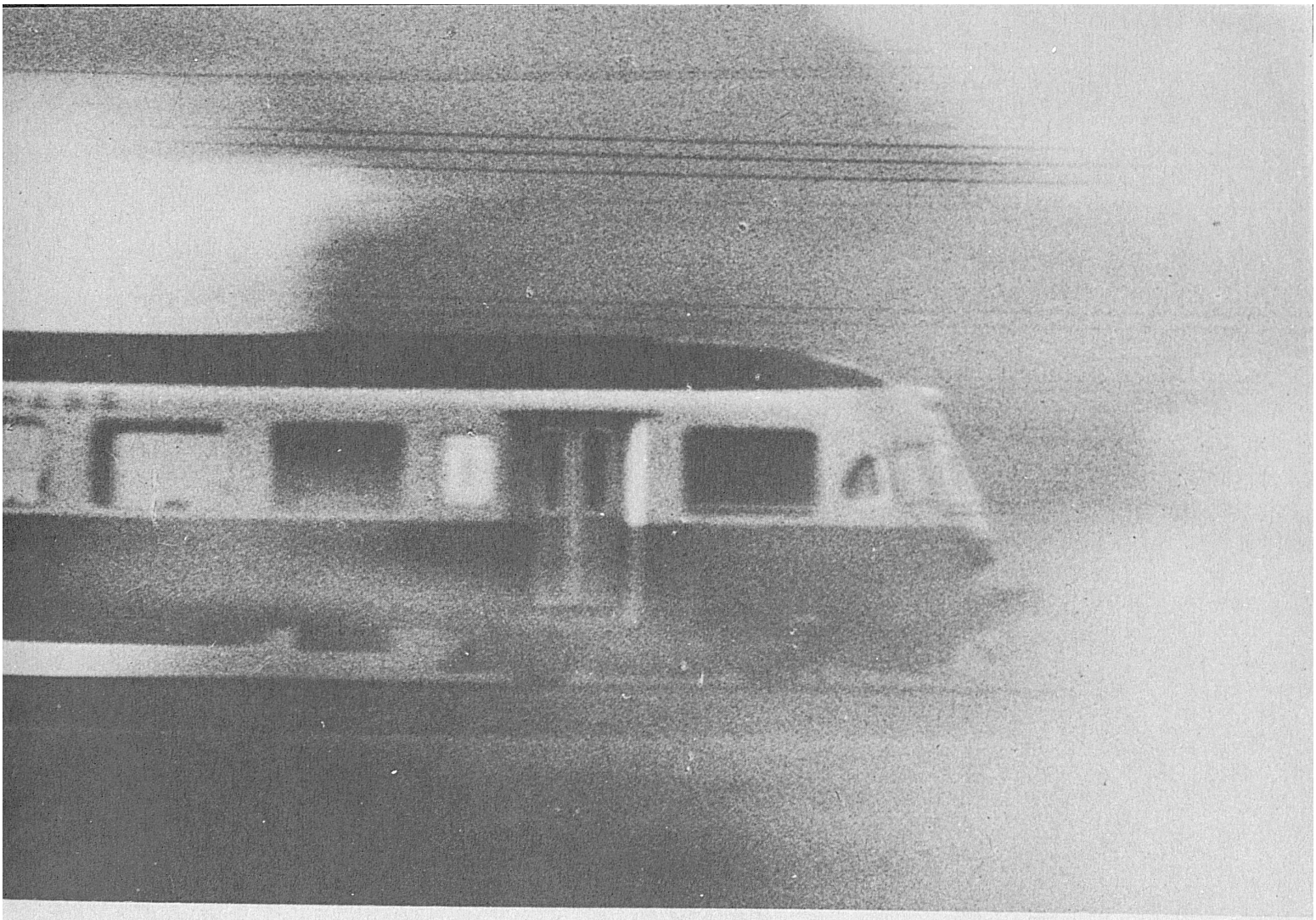
Au siècle dernier, on appelait «lévriers du rail» les locomotives du type Crampton. En 1847 déjà, elles atteignaient une vitesse de 120 km/h. La grande roue motrice avait un diamètre de plus de 2 m. Il va sans dire que ces engins n'ont jamais circulé en Suisse

«Levrieri della rotaia» furon battezzate, lo scorso secolo, le vaporiere del tipo Crampton. In Inghilterra circolavano a 120 km/h già nel 1847. La ruota motrice aveva un diametro di oltre 2 m. Ovviamente, locomotive consimili non circolarono mai in Svizzera

"Greyhounds of the track" was the name given in the nineteenth century to locomotives of the Crampton type. They touched 75 miles per hour in Britain as far back as 1847. The large traction wheel is some 7 ft. across. For obvious reasons, these locomotives were never used in Switzerland

GESCHWINDIGKEIT

«Die Eisenbahn hat ein eisernes Herz; wenn die Stunde geschlagen hat, der Zeiger auf der und der Minute steht und die Herren von der Eisenbahn fertig sind, dann pfeift's, dann schnaubt's und fort. Darum hat auch fast alle, die nach der Eisenbahn gehen, eine gewisse Unruhe ergriffen – es muss in schnellerem Schritte gehen, wenn's auch noch Zeit ist.» Mit diesen Worten betrauert der Schweizer Volksboten-Kalender vom Jahr 1855 die verlorene Gemütsruhe. Das Zeitalter der Eile hat begonnen. Doch gar so erschröcklich schnell war die Eisenbahn denn doch nicht. Das Gutachten über den Bahnbau in der Schweiz, das der Bundesrat 1850 bei den englischen Experten Stephenson und Swinburne bestellt hatte, empfiehlt, längs der Seen keine Bahnlinien zu bauen, «da die Schnelligkeit der Dampfschiffe erster Klasse nur sehr wenig von der eines Eisenbahnzuges verschieden» sei. Immerhin hatte es die Spanischbrötlibahn 1847 auf 45 Stundenkilometer gebracht, eine Geschwindigkeit, wie sie auch im benachbarten Ausland üblich war. Nur in England fuhr man schon zu dieser Zeit mit 120 Stundenkilometern. Hohe Geschwindigkeit war nie ein besonderer Vorzug der Schweizer Bahnen. Noch 1891 spöttelt Mark Twain in einem Reisebrief: «Die Schweizer Bahnen legen pro Stunde drei Meilen (4,57 km) und stellenweise noch darüber zurück; dagegen sind sie ganz zuverlässig.» Liebenswürdiger äussert sich die Engländerin Miss Jemima in ihrem zu später Berühmtheit gelangten Reisetagebuch von 1863. Sie lobt den Komfort und hat Verständnis dafür, dass die Eisenbahner in der Schweiz «die Fremden nicht allzu rasch durch ihr schönes Land befördern, sondern sie mit gemessener Würde von Station zu Station führen...» In Berlepschs «Führer auf den vereinigten Schweizer



▲

«Der schnellste Schweizer auf Schienen» ist der Triebwagenzug, der auf der Gotthardlinie als TEE «Gottardo» und «Ticino» verkehrt und unter dem Namen «Cisalpin» Milano über den Simplon mit Paris verbindet. Er erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, darf sie allerdings in der Schweiz nicht ausnützen, da vorerst nur einige Abschnitte im Wallis für höchstens 140 km/h zugelassen sind. Der Zug fährt unter vier verschiedenen Stromsystemen ohne Lokomotivwechsel. Photo W. Studer

Les convois les plus rapides de Suisse sont les trains automoteurs TEE «Gottardo» et «Ticino». Sous le nom de «Cisalpin», ils relient Milan et Paris par le Simplon. Ce TEE atteint une vitesse de 160 km/h, qui ne peut cependant pas être réalisée en Suisse; actuellement, seuls quelques tronçons valaisans autorisent une vitesse de 140 km/h au maximum. Le train est doté d'un transformateur pour quatre intensités de courant, ce qui lui permet de circuler de bout en bout

«I più celeri Svizzeri su rotaie» sono presentemente le composizioni automotrici TEE «Gottardo», «Ticino» e «Cisalpin». Le due prime circolano sulla linea del S. Gottardo; la terza, su quella del Sempione, tra Parigi e Milano, funziona senza cambiar motrice, con quattro diversi sistemi di corrente e può raggiungere la velocità massima di 160 km/h (in Svizzera, il percorso ricco di curve l'obbliga però ad un'andatura meno sostenuta; soltanto in alcuni tratti del Vallese può correre a 140 km orari)

"The fastest Swiss on rails" is the multiple-unit train running on the Gotthard line as the TEE "Gottardo" and "Ticino" and linking Paris to Milan via the Simplon under the name of "Cisalpin". It attains a maximum speed of 160 kilometres (100 miles) per hour, but cannot as yet do this in Switzerland, where the highest permissible speed is 140 km (87½ miles) per hour on a few stretches in the Valais. The train can run on four different current supply systems without changing locomotives

Bahnen» aus dem Jahre 1859 wird gar die Fahrt mit dem Güterzug angeraten, denn er «gewährt demjenigen Reisenden, der mit mehr Musse die prachtvolle Gegend betrachten will, den Vortheil, dass er auf fast jeder Station einige Minuten Zeit zum Aussteigen hat, um einen freien Rundblick zu gewinnen». Um diese Zeit war man von Zürich nach Romanshorn noch gute drei Stunden unterwegs; die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug, Halte eingerechnet, 27,3 Stundenkilometer. 1875 benötigte man nur noch knapp zwei Stunden; mit 42,41 km/h Durchschnitt war Zürich–Romanshorn die schnellste Strecke der Schweiz. Heute befährt ein Schnellzug die 82 km in 1 Stunde 4 Minuten. Der Streckenrekord jedoch ist an die Westschweiz übergegangen: Genf–Lausanne wird mit 106 km/h Durchschnitt befahren.
Zum Vergleich: 1875 fuhr der schnellste Zug in Europa von London nach Dover mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80,06 km/h. An zweiter Stelle stand der Südexpress auf der 581 km langen Strecke Paris–Bordeaux mit 63,07 km/h. Heute hält auf derselben Strecke der TEE Aquitaine den europäischen Rekord mit 145 km/h Durchschnitt und 200 km/h Spitze, weltweit nur übertroffen von den japanischen Tokaido-Zügen. Natürlich ist auch in der Schweiz die Entwicklung nicht stehengeblieben, doch sind einer Steigerung der Geschwindigkeit Grenzen gesetzt durch die kurvenreiche Linienführung als Folge des gebirgigen Geländes und auch der Sparsamkeit der Erbauer, die lieber Kurven in Kauf nahmen, als teure Kunstbauten zu erstellen. Auf einigen Streckenabschnitten im Wallis konnte die Höchstgeschwindigkeit von 125 auf 140 km/h heraufgesetzt werden. Die neuen Städtezugwagen, deren Kasten sich in den Kurven neigen, werden Tempo 140 noch auf weiteren Strecken ermöglichen. Ein entscheidender Zeitgewinn ist aber nur durch Neubau von Strecken zu erzielen.