

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 63 (1970)
Heft: [1]: Schülerinnen

Artikel: Mit der Eisenbahn im Jahre 2000
Autor: Stricker, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989306>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

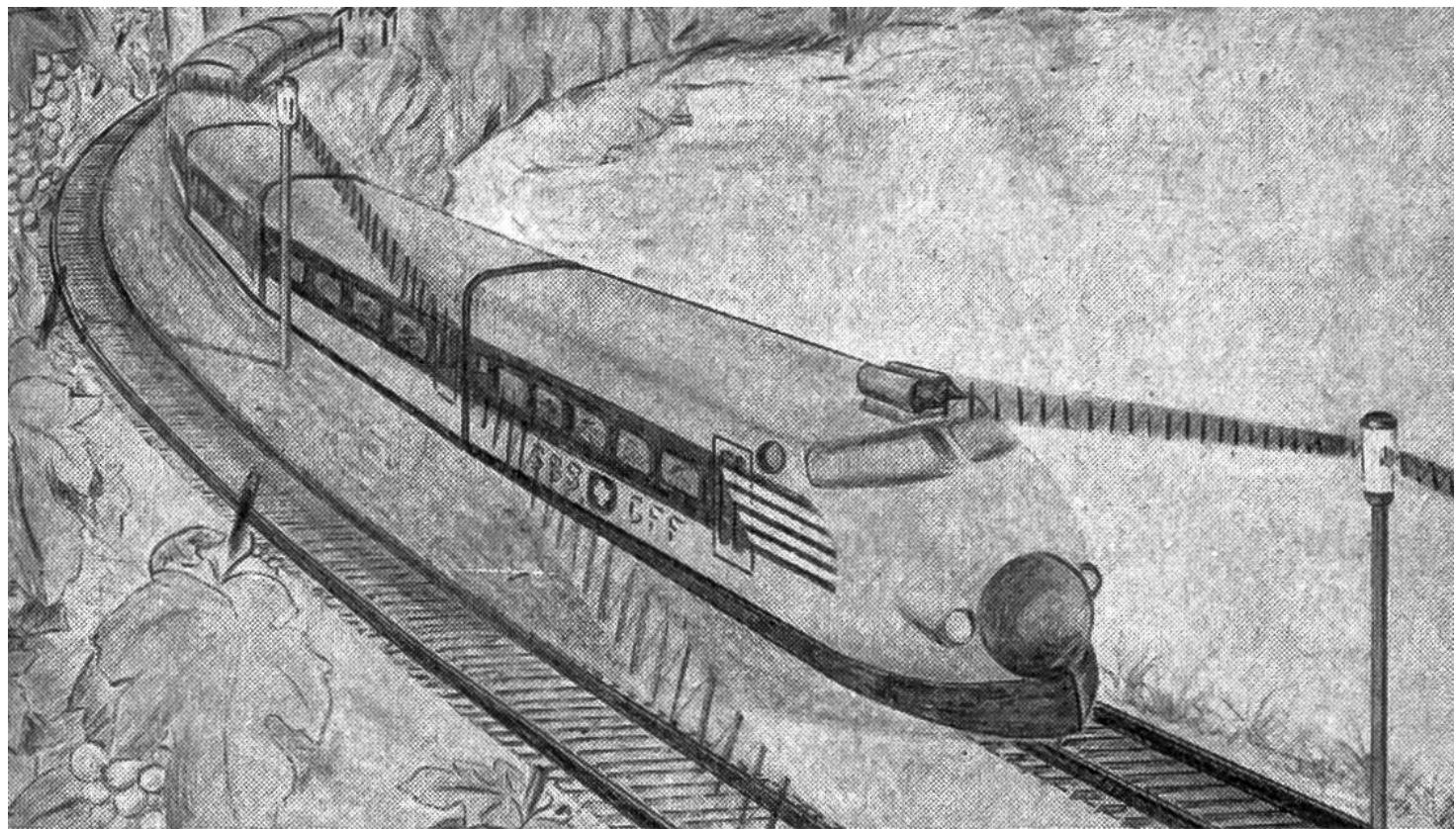
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mit der Eisenbahn im Jahre 2000

Soeben flitzt der Trans-Europ-Express London–Zürich–Mailand mit 250 km Stundengeschwindigkeit in den Tunnel unter dem Ärmelkanal. Herr und Frau Smith lehnen sich zurück und machen es sich in den komfortablen Polstersitzen bequem. Eine Hostess bietet die neuesten Zeitungen und Rauchwaren an. Man schreibt den 10. Mai des Jahres 2000. Seit der Inbetriebnahme des Ärmelkanaltunnels sind schon etwas mehr als 20 Jahre verflossen, doch Mr. Smith entsinnt sich noch gut der Diskussionen darüber, ob man an das gigantische Projekt dieses total 53 km langen Tunnels mit einem Kostenvoranschlag von rund 2500 Mio. Franken herantreten wolle. Längst ist das Projekt Wirklichkeit: Der Tunnel beginnt auf britischer Seite in der Nähe von Folkestone, verläuft als Rampe längs der Küste bis Dover, unterfährt den Ärmelkanal etwa 110 m unter dem Meeresgrund – der Unterwassertunnel ist 25 km lang – und steigt dann auf einer Rampe in Sangatte bei Calais zur französischen Küste empor. Genau genommen sollte man von Tunnelsystem sprechen, denn für jede Fahrtrichtung besteht ein besonderer Eisenbahntunnel, 30 m auseinanderliegend, und in der Mitte verläuft ein Dienststollen, der alle 250 m mit dem Haupttunnel verbunden ist. Seitdem die britische Insel durch Schienenwege mit dem europäischen Festland verbunden ist, ergiesst sich Tag und Nacht ein gewaltiger Verkehr über diesen neuen Verkehrsweg. Alle zwei bis drei Minuten rollen Expresszüge, Schnellgüterzüge sowie Autotransportzüge mit Doppelstockwagen für 300 Autos pro Zug durch die Tunnelröhren. Eine automatische Zugsicherung überwacht den Verkehr. Herr Smith aber erwacht soeben von einem Nickerchen und be-

schliesst, die Zeit bis zur Ankunft in Zürich im Televisions-Wagen zu verbringen, und Frau Smith begibt sich in den fahrenden Coiffeur- und Schönheitssalon ...

Vor wenigen Minuten hat das Swissair-Kursflugzeug Nr. 814, ein von New York kommendes Jumbo-Jet-Düsenflugzeug Boeing 747, mit über 400 Personen an Bord auf die Piste D des Flughafens Zürich-Kloten aufgesetzt. Die meisten Passagiere wollen sich gleich ins Zentrum der Stadt Zürich begeben – sie zählt seit 1992 über 1 Million Einwohner – und besteigen die Untergrundbahn Kloten-Zürich. Die Arbeiten für diese U-Bahn gehen eigentlich auf das Jahr 1965 zurück, als mit dem Bau der unterirdischen Fussgängerebene am Bahnhofplatz Zürich begonnen und der spätere Einbau der U-Bahn-Station unter dieser Ebene bereits eingeplant wurde. Auf Rollteppichen und Rolltreppen gelangen die Reisenden zum unterirdischen Fussgängerergeschoss, auf den völlig neu gestalteten Bahnhofplatz und in die grosse Wandelhalle des neuen Bahnhofgebäudes. Folgen wir Herrn Neumann von der Bundesbahndirektion Zürich, der soeben am Air-Europ-Expresszug – dem europäischen Luftkissenzug – mehrere Herren aus Frankfurtempfangen hat und diese im Bahnhofhochhaus mit dem Stand der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 2000 bekanntmachen wird. Rückblickend könne man feststellen, erklärt Herr Neumann im grossen Sitzungssaal des 16. Stockwerkes, dass der Konferenz über den «Schnellverkehr» von Wien vom Frühling 1968, an welcher hohe Persönlichkeiten der Eisenbahnen Europas die verschiedenen Möglichkeiten der Erhöhung der Geschwindigkeit bei der Eisenbahn prüften, grosse Bedeutung zukommt. Mehr und mehr wurde nämlich klar, dass die Höchstgeschwindigkeit der Eisenbahnzüge mit leistungsfähigeren Triebfahrzeugen, mit moderneren Wagen, durch Umbau älterer Bahnhofsanlagen und durch Streckung der Linienführung in gebirgigen Gegenden wie in der Schweiz wohl auf 160 km und im ausländischen Flachland bis auf 200–250 km erhöht werden kann,



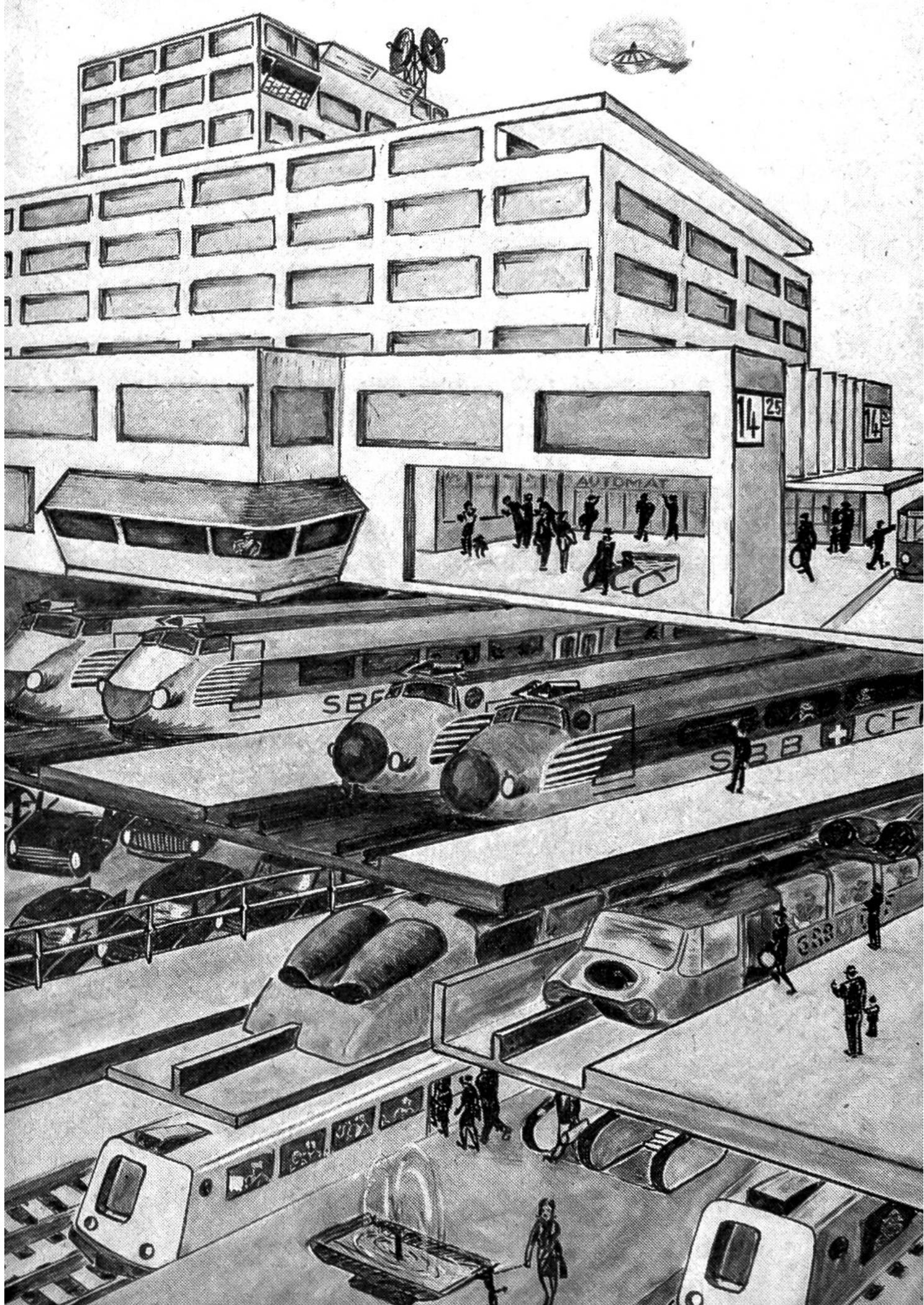
dass aber für noch höhere Geschwindigkeiten nach einer neuen Lösung zu suchen ist. Man fand sie in der Luftkissenbahn. Zwischen mehreren grossen Städten Europas wurden in der Folge Luftkissenbahnenlinien gebaut, und längst hat man sich an die mit 300–400 km Geschwindigkeit über die weitgehend geraden Strecken jagenden Triebwagen gewöhnt. Jeder Triebwagen weist 200 bequeme Polstersessel auf. Es werden keine Züge gebildet, sondern die Triebwagen flitzen einzeln oder zu zweien gekoppelt in Abständen von nur 10–20 Minuten über die Strecke. Eine elektronische Anlage besorgt die Betriebsüberwachung. Durch die Schweiz führen zwei Linien: Genf-Bern-Zürich-München und Frankfurt-Basel-Zürich. Die Fahrt von Genf nach Zürich mit Zwischenhalt in Lausanne und Bern dauert mit der Luftkissenbahn auf der 230 km messenden Strecke ziemlich genau 45 Minuten, also bedeutend weniger lang als die Fahrt auf der Autobahn oder auf der normalen Eisenbahnlinie.

Aber auch der Städteschnellzug, der noch im Jahre 1968 für die 286 km lange Strecke Genf-Zürich bei zwei Zwischenhalten 3 Stunden und 10 Minuten benötigte, weist jetzt bei mehr Zwi-

schenhalten eine Reisezeit von nur noch 2 ½ Stunden auf, denn er fährt heute wesentlich schneller und gelangt über die kürzere Route Aarau–Lenzburg–Heitersbergtunnel–Killwangen nach Zürich. Natürlich bieten auch diese Städteschnellzüge hohen Komfort an: Jeder Zug führt 16 klimatisierte Wagen, darunter einen zweistöckigen Aussichtswagen mit Glasdach, einen Speisewagen, einen Buffetwagen mit Selbstbedienung, einen Wagen mit zahlreichen Automaten für Einkäufe aller Art, einen Wagen mit Fernsehraum und Telephonkabinen sowie einen Wagen, der sich mit ein paar Handgriffen in mehrere kleine Konferenzabteile unterteilen lässt. Seitdem alle Fahrdrähte verschwunden sind und der elektrische Strom von den alle 400 m neben dem Geleise stehenden Sendepfählen zur Antenne der Lokomotive gelangt, geniesst der Reisende auch eine freiere Aussicht. Die in den Jahren 1971–1976 bei mehreren europäischen Staatsbahnen eingeführten elektronischen Anlagen für Platzreservierung, von welchen aus «direkte Fäden» zu den grösseren Bahnhöfen und Reisebüros laufen, haben sich seit langem bewährt. Kaum hat der Reisende am Schalter den Wunsch vorgetragen, dass er im Zug Zürich–München von übermorgen, Abfahrt 14.12 Uhr, in der 1. Klasse einen Fensterplatz in der Fahrtrichtung reservieren möchte, so ist von der Datenverarbeitungsanlage automatisch ermittelt worden, welcher Platz noch frei ist. Innert weniger Sekunden erhält der Reisende seine Platzkarte.

Im Güterverkehr kennt man Güter-Trans-Europ-Express-Züge, Behälter aller Art bis zum Übersee-Grosscontainer, den Schnellgutverkehr von Zentrum zu Zentrum und weitgehend automatisch arbeitende Rangierbahnhöfe. Einen grossen Fortschritt brachte die automatische Kupplung, dank der sich die Wagen

Moderner Hauptbahnhof. Auf der untersten Ebene die U-Bahn, darüber die Luftkissenbahn und weiter oben Trans-Europ-Expresszüge sowie andere Züge. ►



selbsttätig zu Zügen zusammenfügen lassen und nicht mehr von Hand gekuppelt werden müssen.

Auch durch die Einführung des Linienleitsystems konnte die Abwicklung des Verkehrs weiter verbessert werden. Es besteht darin, dass der Lokomotive des fahrenden Zuges über ein in der Mitte der Schiene verlegtes Kabel laufend Befehle und Angaben geliefert werden. Ausgegeben und errechnet werden sie von einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage. Dadurch wird die Fahrt des Zuges automatisch geregelt. Der Lokomotivführer, der bei diesem System in jedem Augenblick mit den «Bodenstellen» verbunden und somit stets genau informiert ist, kann sich darauf konzentrieren, das ganze Geschehen zu überwachen.

Das Schienennetz ist in den letzten 20 Jahren da und dort ergänzt worden, einige unwichtige Strecken wurden stillgelegt, und einige Linien erhielten eine neue Betriebsweise. So haben die SBB schon vor Jahren von Zürich aus den Schnellbahnbetrieb nach Meilen–Rapperswil, Uster–Rapperswil, Thalwil–Pfäffikon, Baden–Brugg und Wallisellen–Winterthur aufgenommen. Dabei leisten der unterirdische Bahnhof Zürich Museumstrasse mit der direkten Tunnelverbindung nach Stadelhofen sowie die 1978 eröffnete Linie durch den Zürichberg nach Dübendorf/Dietlikon besonders wertvolle Dienste. Wichtig ist auch die Schnellbahnlínie, die vom Bahnhof Zürich Museumstrasse über Zürich Selnau und durch den Uetlibergtunnel ins Knonaueramt führt. Auf den Herbst des Jahres 2000 kann der starre Fahrplan auf weiteren Strecken eingeführt werden.

Zum Abschluss besichtigt die Studiengruppe den neuen Bahnhof Zürich, wobei auch die rasch fliessenden Rollteppiche der Bahnhofshalle, die Gepäckfliessbänder und die Automaten für Fahrplanauskünfte Beachtung finden. Dann wird im Trans-Europ-Express Platz genommen, und in rascher Fahrt geht es durch den 45,3 km langen Gotthard-Basistunnel Amsteg–Gornico der Metropole Mailand zu.

Hans Stricker