

# Visionen von

# 1947

Hans-Ulrich Suter



## und was daraus wurde (1)

Aus Anlass des 100jährigen Bestehens der Schweizer Bahnen widmete «Prisma», die längst wieder verschwundene Monatszeitschrift für Natur, Forschung und Technik, ihre Augustnummer 1947 dem Thema «Die Schweizer Bahnen im Jahre 2000». SwissTraffic greift einige damalige Visionen in loser Folge auf und vergleicht Soll und Ist aus heutiger Sicht.

### Zürich-Bern in 45 Minuten?

1947 benötigte ein Schnellzug von Zürich nach Bern rund anderthalb Stunden, für Max Schuler, den Autor des betreffenden Artikels, eindeutig zu lange. Er rechnete aus, dass die zurückzulegende Strecke 130 Kilometer messe, die Luftlinie aber nur 95. Dies bedeute, dass die Züge auf über 35 Kilometern in Kurven und auf Umwegen fahren oder, anders ausgedrückt, eine um 37 Prozent längere Strecke durchleiten, als dies theoretisch nötig wäre. Der Autor schlug deshalb zwei Varianten für Fahrzeitverkürzungen vor, eine Nationalbahn- und eine Schnellbahnvariante.

Die Nationalbahnvariante – nach der Linienführung der gescheiterten Nationalbahn benannt – eine Neubauteilstrecke in direkter Linienführung von Aarburg über Lenzburg nach Wettingen wäre 11,1 Kilometer kürzer; die Fahrzeit Zürich – Bern könnte so auf 63 Minuten gesenkt werden. Die Kosten für die Realisierung der Nationalbahnvariante wurden damals auf 3,8 Mio Franken geschätzt.

Die Schnellbahnvariante war als eine der Luftlinie folgende Neubaustrecke von Bern via Huttwil – Sursee nach Zürich gedacht. Diese Strecke wäre nur noch 100,5 Kilometer lang gewesen (53,5 km in Tunnels), die Fahrzeit hätte bei einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 200 km/h auf 45 Minuten reduziert werden können. Der grosse Vorteil dieser Linienführung liege im Zukunftspotenzial, die Kosten (200 Mio Franken!) würden auf die Dauer keine Rolle mehr spielen, meinte der Autor.

Was ist von dieser Vision geblieben? Die SBB sind natürlich nicht untätig geblieben. Sie waren sich schon 1947 bewusst, dass die Fahrzeiten für ihre stärksten Strecken Bern – Zürich gesenkt werden müssen, um konkurrenzfähig zu sein. Dies umso mehr, als nach dem Zweiten Weltkrieg eine in diesem Ausmass kaum für möglich gehaltene Motorisierungswelle einsetzte. Die Konkurrenzsituation Bahn/Strasse hatte sich mit der ab 1972 zwischen Bern und Zürich durchgehend befahrbaren Autobahn N1 weiter verschärft.

Eine Fahrzeitverkürzung auf dieser für Schweizer Verhältnisse eher langen Bahnstrecke konnte nur etappenweise realisiert werden. 1975 nahmen die SBB die neu erstellte Heitersberglinie (Lenzburg – Killwangen) in Betrieb, auf der seither die Swiss-Express-Züge (später IC-Schnellzüge) zwischen Bern und Zürich mit einer acht Minuten kürzeren Fahrzeit verkehren. Weitere Fahrzeiteinsparungen ergaben sich 1981 durch eine neue Einfahrt in den Bahnhof Olten ab Rothrist (Bornlinie) und 1995 mit dem Grauholztunnel (Löchlig – Mattstetten). Bis am 19. Dezember 2004 wird zudem die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist als Bestandteil des Konzepts BAHN 2000 betriebsbereit sein. Die Fahrzeit Bern – Zürich wird dann mit Fahrgeschwindigkeiten von bis zu 200 km/h noch 57 Minuten betragen. BAHN 2000 war in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 mit grossem Mehr beschlossen worden. Zahlreicher Einsprachen und Diskussionen um die Linienführung wegen fand der Spatenstich für die Neubaustrecke aber erst am 16. April 1996 statt; der Bau bis zur Eröffnung wird also genau achteinhalb Jahre dauern.

### Fazit

An die Vision von 1947 mit einer Fahrzeit von 45 Minuten zwischen Bern und Zürich werden die SBB Ende 2004 mit 57 Minuten schon sehr nahe herangekommen sein. •



Wie sich Planer 1947 die BAHN 2000 vorstellten: Hängeschnellbahn Baden – Zürich – Winterthur über der bestehenden Eisenbahnlinie.



1921 wurden die Alpenpostlinien über die Pässe Grimsel (unser Bild, man beachte die Mächtigkeit des Rhonegletschers) und Furka eröffnet. Eine Alpenpostfahrt war schon damals ein Erlebnis!

## Die historische Ansichtskarte

### Alte Postautos (1)

#### Die ersten Alpenposten (Grimsel, 1921)

Die Rubrik mit alten Ansichtskarten ist dieses Jahr dem Postautodienst gewidmet, dem ein beachtlicher Anteil der öffentlichen Verkehrsbedienung in unserem Land zukommt. Seit der Einführung des Bestellprinzips im regionalen Personenverkehr 1996 in 17 verschiedene Regionalzentren organisiert, betreibt Postauto Schweiz mit ihren gelben Bussen heute ein Liniennetz von rund 10 000 Kilometern Länge.

Vorgängerin der Postautos war die Pferdepost. Die Personenbeförderung auf der Strasse mittels Pferdekutschen war bereits mit der Bundesverfassung von 1848 zur Bundessache erklärt worden (Postregal). Massgebend für das Aufkommen des Verkehrsträgers Autobus zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren verbesserte Strassen und die Entwicklung leistungsfähiger Vehikel. Von Anfang an war klar, dass die Post neue Buslinien nicht ausschliesslich in eigener Regie betreiben würde: Die erste öffentliche Automobillinie der Schweiz war 1903 auf private Initiative hin zwischen Porrentruy und Damvant im Jura zustande gekommen. Bis 1905 folgten weitere Linien privater Gesellschaften (u. a. Liestal – Reigoldswil und Rapperswil – St. Gallenkappel).

Unter der Ägide der damaligen Oberpostdirektion gingen 1906 die beiden ersten Postautolinien der Schweiz (Bern – Wohlen – Detligen und Bern – Papiermühle) in Betrieb. Mangelnder Rentabilität und der Pannenanfälligkeit der Fahrzeuge wegen musste vorerst wieder zum Postkutschenbetrieb zurückgekehrt werden. Der Durchbruch gelang erst nach dem Ende des Ersten Weltkriegs (1914-1918), als die Eidg. Konstruktionswerkstätten in Thun 100 entbehrlich gewordene Armeelastwagen zu Postautos umgebaut hatten. Damit standen nun genügend betriebstaugliche Fahrzeuge für neue Postautolinien zur Verfügung: Bereits 1919 wurde die erste Alpenpostlinie der Schweiz über den Simplon eröffnet, weitere Postautolinien – meist als Ersatz für Pferdeposten – folgten Schlag auf Schlag. Die letzte schweizerische Pferdepost von Cresta nach Juf im bündnerischen Avers wurde 1960 durch das Postauto abgelöst. •