



Neigezug ETR 610 von Alstom am 25. Dezember 2011 bei St. Léonard im Wallis auf der Simplon-Linie.



Der Neigezug ICN der SBB, hier in der Biaschina, verkehrt täglich zuverlässig durch die Schweiz.



Versuche mit ETR 401 im Kandertal, Februar 1991.



ICN Versuchszug mit Re 465 und Re 4/4 II.



ETR 470 zwischen Schaffhausen und Winterthur.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 38

Neigezüge in der Schweiz

Den neusten Band in der Reihe LOKI-Spezial widmen wir wieder einem sehr aktuellen Thema der Neigezüge in der Schweiz. Über erste Versuche mit Prototypen des Swiss-Express in den 1970er Jahren, die Neigezüge aus italienischer Fertigung, die erfolgreichen ICN und jetzt als Abschluss die Twindexx-Doppelstockzüge nur noch mit Wankkompensation, beleuchten wir dieses interessante Thema Eisenbahn der heutigen Zeit.

Von Martin v. Meyenburg

Der Drang der Eisenbahn, rasch und komfortabel voranzukommen, ist an sich sehr alt, auch in der Schweiz mit ihren sehr kurvenreichen Strecken, die sich fast zwangsläufig der Topographie unseres Landes anpassen mussten. Dennoch wurden im Vergleich mit anderen Eisenbahnen immer wieder recht kühne Streckenverläufe durch das hügelige und gebirgige Land gezogen. Aber die Voraussetzungen für Hochgeschwindigkeitsstrecken etwa wie in Frankreich mit dem äusserst erfolgreichen TGV-Netz waren in der Schweiz nie vorhanden, man weiss es nur allzu genau, dass die jetzt bald abgeschlossene Untertunnelung des Alpenmassivs mit den Basisstrecken an Lötschberg, Gott-

hard und Ceneri nur mit beinahe unermesslichen finanziellen Mitteln erreichbar war. So sind auch im Mittelland nur eher spärlich Neubaustrecken entstanden, ihre Kosten wuchsen schon in den Planungsphasen beinahe in den Himmel, so dass man sich schon sehr früh, noch vor der Diskussion über neue Strecken, Gedanken machte, wie das Problem der höheren Kurvengeschwindigkeiten gelöst werden könnte.

In den frühen 1970er Jahren, als die Schweizer Bahnindustrie noch voll intakt war, entstand eigentlich recht pionierhaft im Anschluss an frühere Pionierleistungen auf dem Gebiet des Bahnwesens die Idee des Neigezuges im Rahmen des neuen Kon-

zepts des Swiss-Express. So wurden dann auch die Reisezugwagen EW III allesamt vorbereitet für aktive Neigetechnik, jedoch nur eine Probegarnitur verkehrte mit eingebauter Neigetechnik zu Versuchszwecken durch die Schweiz. Das System erschien damals zu kostenintensiv, womit man es bei der Vorbereitung für den eventuellen nachträglichen Einbau beliess.

Als dann die wahren Kosten für Neubaustrecken in der Schweiz einigermassen abschätzbar wurden, kam die Idee auf, diese neuen Strecken auf ein Minimum zu beschränken und statt in Beton in Technik zu investieren. Die italienische Bahnindustrie hatte für schweizerische Verhältnisse die Nase offenbar vorne, so dass Fahrzeuge aus