



Milano Centrale ist der Endpunkt des legendären TEE «Gottardo».



Für TEE-Reisende war der Gepäckservice am Bahnhof mit inbegriffen.

Aufbruchsstimmung bei den SBB Anfang der 1960er-Jahre hatte sie zu den europäischen Vorreitern gemacht. Es war eine der Antworten der Bahnen auf den immer stärker werdenden Individualverkehr auf der Strasse und in der Luft nach dem Zweiten Weltkrieg – also eine Flucht nach vorne.

Bereits für die geplante Einführung der internationalen TEE-Züge am 1. Juli 1957 hatten die SBB mit den holländischen Staatsbahnen (Nederlandse Spoorwegen, NS) fünf dieselelektrische Triebzüge beschafft. Zwei befanden sich im Fuhrpark der SBB als TEE RAe I 501–502 und drei bei den NS als DE 1001–1003. Durch diese Erfahrungen und infolge der zunehmenden Elektrifizierung des westeuropäischen Eisenbahnnetzes nach dem Krieg entstand der Wunsch nach stärkeren und vor allem elektrischen TEE-Triebfahrzeugen.

Die SBB beauftragte bereits 1954 die MFO zur Planung eines elektrischen Vierstrom-Triebwagen-Zuges, der für alle Beteiligten ein Wagnis darstellte. Folgende internationale Fahrleitungssysteme mussten darin integriert werden: 15 000 Volt Wechselstrom bei 16½ Hertz (Schweiz und Deutschland), 3000 Volt Gleichstrom (Italien und Belgien), 25 000 Volt Wechselstrom bei 50 Hertz (bei Vallorbe, die Strecke Pontarlier–Dôle) sowie 1500 Volt Gleichstrom bei der übrigen SNCF (Frank-



Walter Trüb (Aktuar Verkehrshaus-Archiv) begleitete 1967 die SBB-Übernahme des RAe II 1055.

reich). Also sicher keine einfache Vorgabe für eine Neuentwicklung Ende der 1950er-Jahre, da jegliche Erfahrung dazu fehlte.

Mit Bravour haben die MFO und die SIG den Auftrag umgesetzt und 1961 die vier bestellten Einheiten des fünfteiligen TEE-Zuges abgeliefert. 1967/68 erhielten die vier bestehenden Züge aufgrund der gestie-

genen Nachfrage an Sitzplätzen alle noch einen Zusatzwagen, und die beiden Hersteller durften 1967 noch einen weiteren Zug mit der Nummer 1055 den SBB abliefern. Ab da standen fünf sechsteilige TEE-Züge als «Gottardo», «Ticino» und «Cisalpino» im Dienst, die zwischen Zürich HB und teilweise auch ab/bis Basel SBB und Genua ▶

Lesen Sie weiter auf Seite 39