

Die Eisenbahnverbindung vom Bodensee zum Gotthard

von der direkten Linie ...



... zum Voralpen – Express....



... und ...



Wie Träume für eine Bahnverbindung vom Bodensee zum Gotthard wahr wurden

Eine Vorbemerkung :

Vor 20 Jahren verschwand die
Traditionsmarke BT aus dem Kursbuch.
Der Name *Bodensee -Toggenburg* entsprach
nicht mehr dem neuen Einzugsgebiet.
Der Sitz der neuen SOB verblieb in St. Gallen.

Aus der Schatztruhe von
Walter Dietz ehem. D BT
2024

Die Träume vom Bodensee zum Gotthard



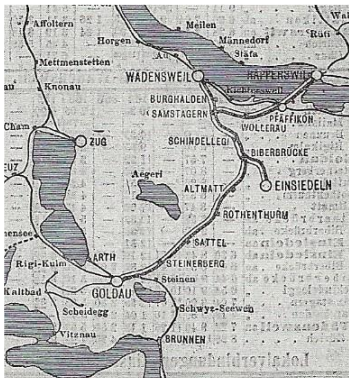
Traum 1 : 1853

Erstmals Südostbahn

Der Name erscheint erstmals 1853 im Bemühen um eine Bahn - verbindung Bodensee – Lukmanier.

Südostbahn hätte auch die Verbindung von Romanshorn - Thurtal – Weinfelden – Turbenthal – Bauma – Stäfa – Fähr – u. w. Richtung Gotthard geheissen.

Traum 2 : von der Zürichsee – Gotthardbahn zur Schweizerischen Südostbahn



Anschluss an Gotthard:

Initiativen für Teilstrecken:

Zürichsee -Gotthardbahn

- Wädenswil - Einsiedeln

- Rapperswil – Pfäffikon

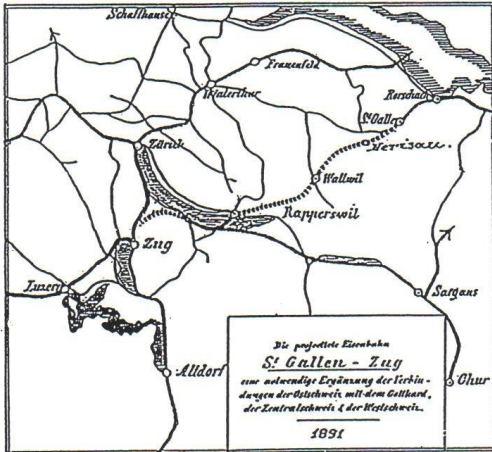
- Pfäffikon – Sattel – Schwyz

Bergstrecken mit 50 %

Die Fusion der drei Teilstrecken:
Schweizerische Südostbahn

Bundesbeschluss Dez. 1889

Traum 3: St. Gallen – Zug

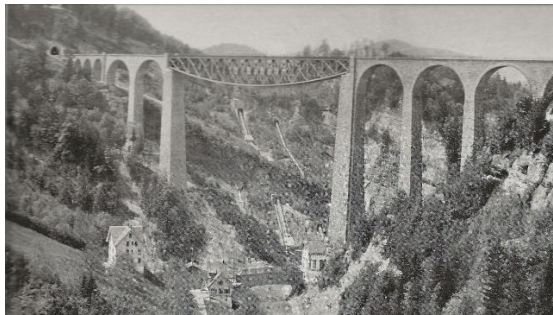


Konzessioniert 1891

Streckengradiente analog
Gotthardbahn

Lokalpolitische Interessen
und erteilte Konzession an
die SOB verhinderten den
Bau der Verbindung vom
Zürichsee nach Zug...

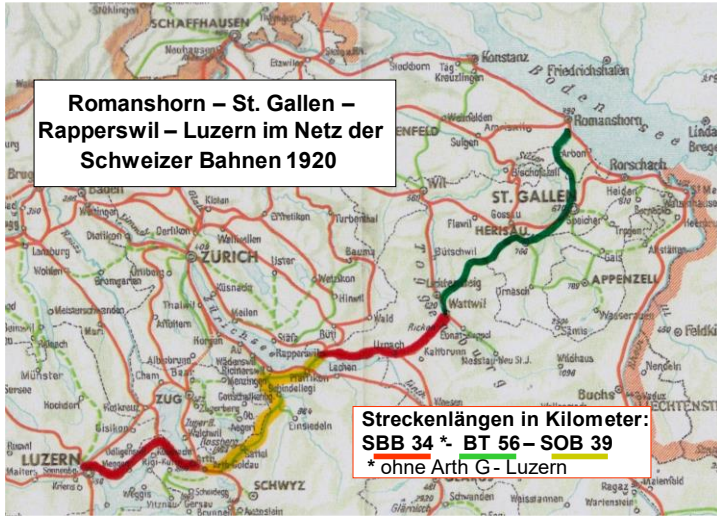
Der Traum 3 wurde
mit dem Bau der BT,
vom Bodensee zum
Zürichsee, 1910
mindestens teilweise
verwirklicht.



Sitterviadukt

Wahrzeichen und Schlüsselobjekt für die
Eisenbahn vom Bodensee zum Zürichsee

Traum 4 : Gemeinsam Richtung Gotthard

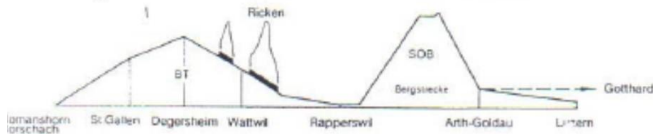


Unterschiedliche Streckengradienten
erschweren einheitliches Betriebskonzept

Längenprofile Bodensee - Gotthard

Personenverkehr (konventionell) touristisch

Romanshorn - St.Gallen - Rapperswil - Sattel - Arth-Goldau - Luzern
Rorschach - Rorschach



Streckengradienten:

BT SOB Gotthard

Neigung: max. 18 ‰

bis 50 ‰

25‰

Kurvenradien: min. 300 m

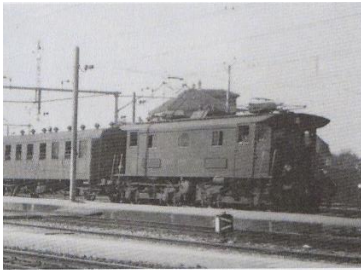
min. 150 m

300 m

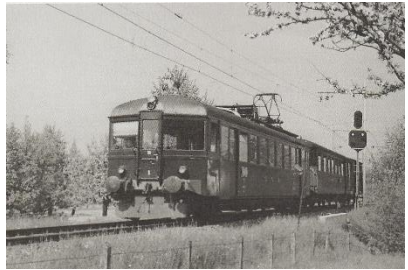
Niveauübergänge: keine

zahlreiche

Elektrifikationen und gemeinsame Werbung



BT 1931



SOB 1939



Gemeinsame Werbung

1959/ 65 : Neues Traktionszeitalter



1960/66 neueste Kompositionen für den
Stundentakt Schnellzug Romanshorn –Luzern.
Die Antriebsleistungen der Triebwagen wurden auf
die Bergstrecken der SOB (50 %) ausgerichtet.

1965 – 85 Schnellzüge Romanshorn – Luzern im Zweistundentakt mit SBB – SOB - BT



BT / SOB: 2 Kompositionen

Vierwagenzug mit
Buffet - / Speisewagen



SBB: 1 Komposition

3 - 4 Wagenzug Verstärkungen
mit SOB/BT

Der TINO wirbt mit dem Amor Express
historisch – touristisch für den Traum 4



Amor Express mit **Tino** (grotto Ticinese



Dir. Dr. Walter Kesselring



Tessiner Weinstube im Tino



Motto im Tino



touristisch mit TINO in Lugano

Der Traum 4 ist ab 1987 teilweise erfüllt

Ostschweiz – Tessin ist über BT/SOB – Strecke
15 Minuten schneller als über Zürich



Neujahrswerbekarte der BT

Beschaffung neuer Triebfahrzeuge

Beschaffung neuer Triebfahrzeuge



6 RABDe 4/12 modernste Züge Schweiz



4 ABDe 4/8 analog SBB NPZ



6 Lok Re 4/4 neu URT / BBC/SLM Weltneuheit



3 Lok aus Bestand SBB

Ab 1992 Kooperation SBB – SOB - BT Romanshorn – Rapperswil – Luzern

1991 beschafften BT (8) und SOB (4) die modernen
Einheitswagen EW IV analog SBB.

Mit SBB - Reserven konnte der Zweistundentakt
Bodensee – Luzern betrieben werden.



BT – EW IV - Komposition
zwischen Degersheim und
Mogelsberg



SOB – EW IV - Komposition
zwischen Altmatt und Rothenturm

Der angestrebte Stundentakt mit EW IV war betrieblich und wirtschaftlich
unrealistisch. Ein neues Konzept für die „Direkte Linie“ war gesucht.

Die

Gesucht: Neuer Name für die **direkte Linie**



Nach einem Wettbewerb resultierte der als
bescheiden eingestufte Name: *Voralpen-Express*

Voralpen-Express



Die «Väter» des Voralpen Express

Mit dem *Voralpen-Express* zum Traum 5

Anforderungen an neues Konzept:
Stundentakt – Wendezug - hoher Komfort
- umweltfreundlich - kostengünstig

Ressourcen :



Die Modernisierung gut erhaltener Einheitswagen I und II der SBB / BT bildeten die Grundlage für 8 Kompositionen für den Voralpenexpress

Aus Bewährtem wird Neues

Mit FFA / Stadler Rail wurde das Konzept REVVIVO entwickelt.
Ein Muster dazu bildete der bei Stadler Bussnang erstellte „Bodan“



Die Finanzierung des „Bodan“ erfolgte mit dem BT-Erlös aus der Liquidation der „Rhein-Bodenseehafen AG“.

Das Konzept „Revvivo“

Vorgehensweise:

1. Inneneinrichtung der Wagen wird ausgeräumt
2. Vorfertigung der Fahrgasthülle in 3 Teilen
3. Einbau der 3 Elemente durch die Dachöffnung
4. Fertigung des Fahrgastraumes und der Klimaanlage
5. Modernisierung der Drehgestelle



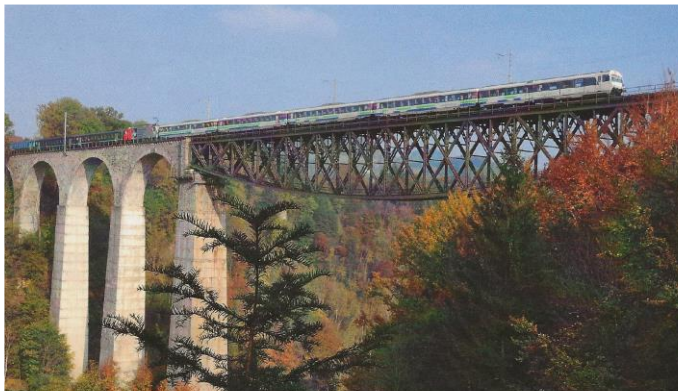
Kosten : ca. 2/3 eines Neubaupreises



Der Bodan: Grundlage für das Konzept «Revvivo»
entstand unter der Leitung von Peter Spuler



Vertreter SBB, SOB, BT und Stadler Rail
Einsatzvertrag für den Stundentakt Romanshorn – St. Gallen –
Rapperswil – Arth Goldau – Luzern



Betrieb des Voralpen Express

1992 – 1997 Gemeinschaft: BT - SBB – SOB „Naturalausgleich“
1997 – 2013 Einfache Gesellschaft SOB – SBB
ab 2014 Voralpen Express im Besitz SOB

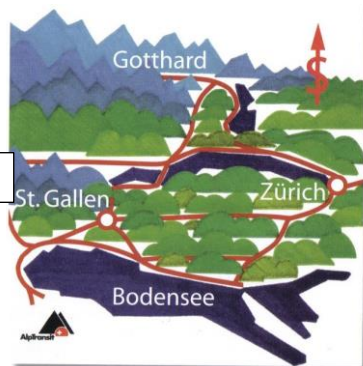
Traum 6 : Alp Transit Anschluss Ostschweiz

Neue Eisenbahn–Alpentransversale NEAT Volksabstimmung 1992

1. Gotthard– Basis
2. Lötschberg- Basis (Simplon)
3. Anschluss der Westschweiz (Simplon)
4. Anschluss der Ostschweiz (Gotthard)

Anschluss Ostschweiz (AAO):

Deutschland – Bodensee – Rheintal –
Oberer Zürichsee - Hirzeltunnel –
Gotthard



AAO mit «Hirzeltunnel» wurde infolge Finanz - Engpass
beim Gotthard Basistunnel gestrichen

2002 Fusion BT – SOB

Folge der Bahnreform (SBB + 2)

Aussagen von Bahnexponenten :

„Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen“

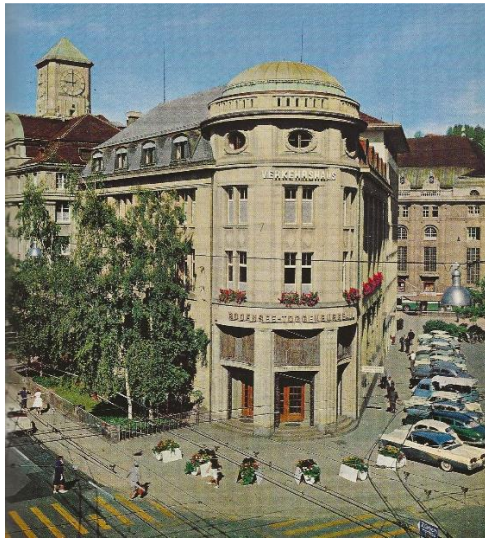
Max Friedli Direktor BAV

„Den Mut der Pioniere ...“

...weiter entwickeln“ .

Josef Keller letzter Präsident der BT

Es darf weiter geträumt werden



**St. Gallen blieb Standort für
Verwaltung und Direktion der «neuen» Bahn**

«Rund um den Säntis» Erstes Resultat der Bahnreform in der Ostschweiz

Schweizerische Bahnreform 2000
Systemwechsel mit Bestellverfahren
Bund – Kantone, SBB +2X

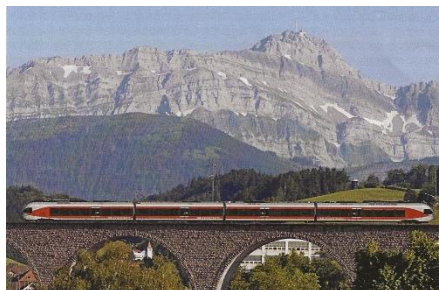
Chance für SOB

Angebot S4:
„Rund um de Säntis“



Neues Zeitalter für die SOB : Beschaffung von „Flirt“

Die **S4** fährt seit Dezember 2013 mit neuen «Flirt» von Stadler Rail stündlich in rund 180 Minuten um den Säntis . Er verbindet die Bahnknoten St. Gallen, Wattwil, Uznach, und Sargans.



Der Zug erinnert sich immer wieder seiner Herkunft.!

2017

25 Jahre Voralpen-Express „Paradezug in den Süden“



SOB hatte den Mut zum
Aussergewöhnlichen:
Bewerbung für die Gotthard -
Bergstrecke



Die SOB bewirbt sich um Netzteile der SBB



Voralpen-Express, Treno Gottardo, Aare Lindt

Für die Revvivos wurden neue Aufgaben gefunden:



16 Revvivo fahren für den Tourismus nach Ungarn



4 Revvivo beleben den Tourismus in der Bretagne...



...mit neuem Design

Der Traum vom Bodensee zum Gotthard ist seit 2020 grundsätzlich erfüllt mit:

«TRAVERSO», Voralpen Express und Treno Gottardo



Offen sind noch die **Träume 3 und 6**.
Der Bahnverbindung zwischen Zürichsee – Zug
– Arth - Goldau fehlt noch die durchgehende
Streckencharakteristik nach Norm EU und
BAHN 2000.

*Diese Schrift ist all jenen gewidmet,
die sich für diese Bahnen
ingesetzt haben.*

Besonders :
Isidor Grauer – Frey (1859 - 1940)
Initiant der Bahn Ostschweiz – Zentralschweiz



und
Dr. Walter Kesselring (1916 – 2002)
ehem. Direktor der Bodensee – Toggenburg Bahn

