

den Gleiswechselbetrieb ausgerüstet, auch bei den Meterspurbahnen.

Bis Ende 2023 muss der gesamte öffentliche Verkehr behindertengerecht sein. Dies führte in den letzten Jahren zum umfangreichen Rollmaterialersatz und in den Bahnhöfen und Haltestellen mit deren Haltekanten zu massiven Umbauten. Die dazu direkt anrechenbaren Kosten belaufen sich auf 2,5 bis 3 Milliarden Franken.

Zukunft

Wie die Weiterentwicklung der Schweizer Bahnen aussehen wird, ist bereits mit den Ausbausritten AS 2025, AS 2030 und AS 2035 weitestgehend festgelegt. So hat z. B. das Parlament allein für den AS 2035 bereits 2019 12,89 Mrd. Franken gesprochen. Darin sind 170 Infrastrukturprojekte für die SBB und 22 der Privatbahnen definiert.

Alle diese AS beinhalten pragmatische Projekte wie Kapazitätserhöhungen mit 2. und 3. Gleisen, Taktverdichtungen und Fahrzeitverkürzungen. Dazu erscheint ein jährlicher Standbericht.

Irgendwann wird wahrscheinlich auch eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke von Genf bis St. Gallen bestehen. Am wahrscheinlichsten werden wohl noch einige Stadtbahnstrecken entstehen.

Anzumerken bleibt, die Bürger der Schweiz fühlen sich mit ihren Bahnen sehr verbunden. Die Chancen sind intakt, dass das so bleibt. Folglich wird der Souverän auch weiterhin bei anstehenden Volksabstimmungen sehr hohe Kredite sprechen.

Festivitäten

Die Jubiläumsfeierlichkeiten finden über das ganze Land verteilt regional bis in den

Oktober statt. Da sind auch viele kleinere Anlässe mit integriert, wie Führungen. Details unter <https://175-jahre.ch>

Erinnert sei, laut SBB Angaben sollen sich 1997 zur 150-Jahr-Feier an einem Wochenende 180.000 Besucher in St. Gallen eingefunden haben! •

Summary

175 years Swiss Railways

In Switzerland, there is a very dense railway network consisting of SBB lines and a variety of completely different private railway companies. Their capacity and punctuality in the integrated interval timetable are exemplary today. The 175-year history teaches us, however, that the path to this goal began modestly.

GIMOTA Steckverbinderlösungen - bewährt, sicher und hocheffizient

GIMOTA Rundsteckverbinder sind speziell für den anspruchsvollen Einsatz in Schienenfahrzeugen entwickelt worden. Sie entsprechen der MIL DTL-5015 und sind mit Gewinde- oder Bajonettverschluss erhältlich. Die Vibrationsfestigkeit nach DIN EN 61373 sowie die geprüften Schutzklassen bis IP69 nach DIN EN 60529 und die hohe Brandklasse machen sie besonders geeignet für die Anforderungen der Bahntechnik.



Modulare Steckverbinder von GIMOTA ermöglichen flexible Anschlussmöglichkeiten für Energie, Signale und Daten - auch unter extremen Umgebungsbedingungen wie zum Beispiel in Schienenfahrzeugen. Sie erfüllen die wichtigsten Bahnnormen wie R22, R23 / HL1, HL2, HL3 der EN 45545-2, IP65 / IP67 und IP69 (Hochdruckreinigung) nach DIN EN 60529 und Kategorie 2 (Drehgestellmontage) Schock- und Vibrationstest der EN 61373.

Seit mehr als 60 Jahren spezialisiert auf Bahnstecker
Besuchen Sie uns an der InnoTrans in der Halle 12 am Stand 255

Die bahntauglichen TRAC D-SUB, TRAC F und M12 Anschlüsse bieten individuelle und hocheffiziente Daten- und Signalübertragungskapazitäten bei gleichzeitig höchster Betriebssicherheit. Die TRAC-Steckverbinder sind individuell kodierbar, um Fehler beim Stecken der Steckverbinder auszuschließen. Der 360°-Schirmanschluss sorgt für einen optimalen Schirmübergang vom Kabel zur leitenden Fläche des Steckers.



GIMOTA AG | Chrummacherstrasse 3 | 8954 Geroldswil | Schweiz
Tel: +41 44 749 30 10 | Mail: info@gimota.ch | Web: www.gimota.ch