Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 24 (1997)
Heft: 2

Artikel: 150 Jahre Eisenbahn in der Schweiz : ein Bahnland par excellence
Autor: Scherz, Jean-Louis
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909744

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE BAHN BEWEGT SEIT 1847

LE TRAIN BOUGE DEPUIS 1847

IL TRENO MUOVE DAL 1847

150 Jahre Eisenbahn in der Schweiz

Ein Bahnland par exce

Obwohl von der Topographie her eigentlich ungeeignet, hat sich die Schweiz in 150 Jahren zum Bahnland schlechthin entwickelt. Ein Überblick von der «Spanisch-Brötli-Bahn» zum Pendolino.

Die Topographie hat den Einzug der Eisenbahn in die Schweiz nicht gerade begünstigt. Der Transport von Personen und Gütern wurde lange Zeit mit Postkutschen, Schiffen und Maultierkarawanen über die Alpen sichergestellt. Eine erste Bahnlinie von Frankreich her erreichte die Schweiz im Jahre 1844 in Basel, wo die Züge von Strassburg her ankamen. Schweizerischen Boden berührte sie nur auf einer Länge von ungefähr 1800 Metern.

*Jean-Louis Scherz**

Die Anfänge

Die erste schweizerische Bahnverbindung wurde am 8. August 1847 zwischen Zürich und Baden eingeweiht. Diese Linie hat als «Spanisch-Brötli-Bahn» Berühmtheit erlangt. Der Name rührt von einem Blätterteiggebäck her, das in Baden hergestellt und von Zürichs Bevölkerung sehr geschätzt wurde. Die Dienstboten wohlhabender Familien mussten nun nicht mehr zu Fuss nach Baden reisen, um sich damit einzudecken.

Weitere Linieneröffnungen folgten, und bald geriet das Land in ein wahres Bahnbaufieber. Man war in erster Linie bestrebt, die Seen untereinander zu verbinden, denn die Dampfschiffahrt sorgte für den Weitertransport auf dem Wasserweg. Daraus ergaben sich zahlreiche kurze Linien, die Lage drohte ausser Kontrolle zu geraten. Das Parlament des jungen Bundesstaates schob den Entscheid hinaus, ob der Bau der Linien Sache des Bundes oder der Privatwirtschaft sein solle. 1852 wurde schliesslich entschieden, die Kompetenz bezüglich Linienwahl den Kantonen zu übertragen, während die Finanzierung durch private Gesellschaften sicherzustellen war.

Der technische Fortschritt und die zunehmende Reisegeschwindigkeit liessen die Bahn rasch zum wichtigsten Transportmittel werden. Bald überzogen Bahnlinien das Mittelland, und die Jurakette wurde mit den ersten grossen Bahntunnels durchstochen. Parallel zu den Normalspurbahnen, die die Verbindung zwischen den grössten Städten und zum Ausland herstellten, entstand bis zum Ersten Weltkrieg ein engmaschiges Netz von Schmalspurlinien. Es hatte die Aufgabe, die ländlichen Zentren und die schwerer erreichbaren Regionen ans Hauptnetz anzuschliessen.

Auf und durch die Berge

Die Ingenieure des 19. Jahrhunderts machten sich daran, ihren Dampflokomotiven das Bergsteigen beizubringen. Die Zahnradbahn-Technik ermöglichte die Erschliessung des 1750 m hohen Gipfels der Rigi in der Zentralschweiz. Die Vielzahl von Zugslinien in den Bergen trug auch zur Entwicklung der Hotellerie bei und gab der Schweiz das Image eines Bergbahnlandes.

Das Bestreben, Nord- und Südeuropa mittels eines Durchstichs durch die Alpen miteinander zu verbinden, blieb lange Zeit ein Traum. Ab den 1840er Jahren konkurrenzierten sich jedoch mehrere Projekte in einem wahren Wettlauf. 1869 bestimmte eine von der Schweiz organisierte internationale Konferenz die Gotthardroute als alpine Verbindung zwischen Italien

*Der Autor ist Redaktor bei der «SBB-Zeitung».

Jubiläumsveranstaltungen

10./11. Mai: Jubiläumsfest Ostschweiz in St. Gallen

24./25. Mai: Einweihung Bahnhofanlagen und 2. Stadttunnel Aarau

14./15. Juni: Fahrzeugparade im Rangierbahnhof Lausanne

22. Juni bis 20. Juli: Ausstellung historischer Lokomotiven in Delémont (inkl. Rundfahrten)

8. August: Offizieller Festakt und Eröffnung Haupthalle Zürich / Ausstellungszug und Festbeiz in Baden

9./10. August: Volksfest im Rangierbahnhof Limmattal

22. August bis 26. Oktober: Dampffahrten mit der Spanisch-Brötli-Bahn und Replika-Zügen aus ganz Europa in Luzern

30./31. August: 1. Jubiläumswochenende im Tessin in Bellinzona (Motto: «Il treno e la città»)

6./7. September: 2. Jubiläumswochenende im Tessin in Cadenazzo/Airolo/ Capolago (Motto: «Il treno per il tempo libero»)

13./14. September: 3. Jubiläumswochenende im Tessin in Biasca/ Mendrisio (Motto: «Il treno ieri, oggi, domani»)

20./21. September: 4. Jubiläumswochenende im Tessin in Lugano / Chiasso (Motto: «Mercato Cargo»)

27./28. September: 5. Jubiläumswochenende im Tessin in Chiasso / Mendrisio (Motto: «Buongiorno Italia»)

llence

und Deutschland. Diese beiden Staaten finanzierten den grössten Teil der Arbeiten, die 1872 begannen und nach zehn Jahren in Rekordzeit fertiggestellt waren. Sie umfassten nicht nur den Durchstich eines Scheiteltunnels von 15 km Länge im Alpenmassiv, sondern auch den Bau von kühnen Zufahrtslinien mit Kehrtunnels auf gewissen Abschnitten, um die grossen Höhenunterschiede bewältigen zu können.

Verstaatlicht und elektrifiziert

Bis zur Jahrhundertwende wurden die schweizerischen Bahnlinien mit unterschiedlichem finanziellem Erfolg von verschiedenen privaten Gesellschaften betrieben. Konkurrenzkämpfe zwischen den Gesellschaften überbordeten, so dass sich die Politik einmischen musste. Eine Volksabstimmung führte ab 1. Januar 1902 zur Verstaatlichung der wichtigsten Linien des Landes. Das Netz bekam den Namen Schweizerische Bundesbahnen (SBB). Die Gotthardlinie wurde 1909 nationalisiert. Knapp ein Jahrhundert später wird nun die erste SBB-Linie wieder privatisiert, und zwar die Bodenseelinie von Schaffhausen nach Romanshorn.

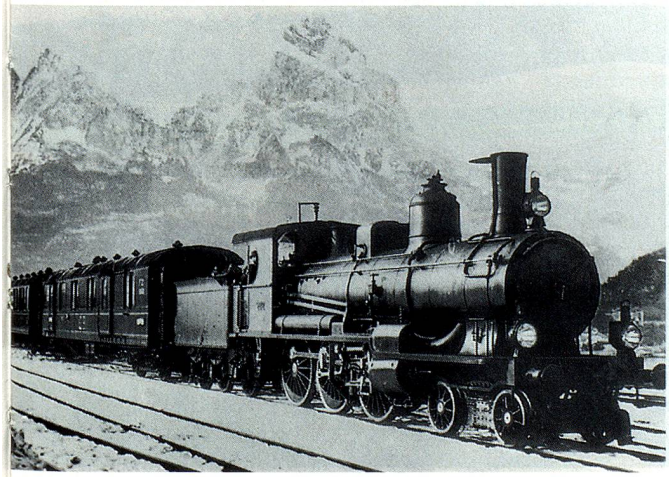
Der erste Weltkrieg hatte schwerwiegende Versorgungsengpässe bei Brennmaterialien und Schmiermitteln zur Folge. Dies wirkte sich auf den Bahnbetrieb verheerend aus, wurden doch die Züge hauptsächlich mit Dampf betrieben. Die Ende des 19. Jahrhunderts begonnenen Versuche mit elektrischer Antriebskraft wurden verstärkt, so dass die Elektrifizierung des Netzes rasch in die Wege geleitet werden konnte.

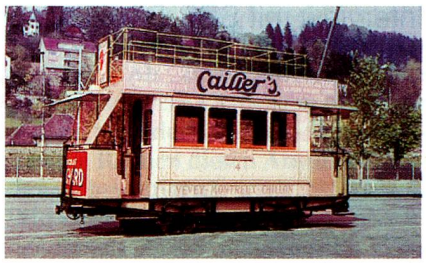
In den zwanziger und dreissiger Jahren wurden mehrere Typen von elektrischen Lokomotiven entwickelt. Ihre Silhouetten prägten die schweizerische Bahnlandschaft auf lange Zeit hinaus. Das Bild der für den Schwerverkehr am Berg entwickelten Krokodil-Lokomotive Ce 6/8 erlangte Weltruf, während die Ae 3/6 und Ae 4/7 das Gros der Zug-Rösser auf den andern Linien ausmachten. Beide Lokomotiven haben übrigens bis in die neunziger Jahre hinein Dienst geleistet.

Seit 1982 im Takt

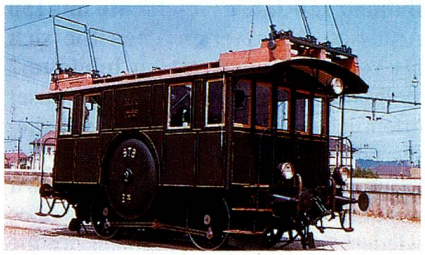
Wagen aus Leichtmetall hielten nach dem Zweiten Weltkrieg Einzug, desgleichen die ersten Lokomotiven mit Antrieb auf allen Achsen (z.B. die Re 4/4 I). 1956 wurde die dritte Klasse aufgehoben. Kurze Zeit später begannen die Luxuszüge TEE (Trans Europe Express) die wichtigsten Städte Europas zu verbinden. Sie wurden abgelöst durch die französischen TGV (trains à grande vitesse) und die deutschen ICE (Intercity-Express). Genf wurde 1981 als erste Schweizer Stadt mit diesen neuen Zügen mit Paris verbunden, gefolgt von Lausanne 1983 und Bern 1987. Seit 1996 verbinden Neigezüge (Pendolino) die Schweiz mit Italien. Auf dem gut 5000 km langen schweizerischen Bahnnetz regiert seit 1982 der Taktfahrplan.

Die Schweiz ist ein Eisenbahnland par excellence. Sie hat eines der weltweit dichtesten Schienennetze. Dieses ist ergänzt mit einem nicht minder ausgebauten Netz weiterer öffentlicher Transportmittel: Postautos, Trams und Busse, Schiffe, Berg- und Seilbahnen. Schweizerinnen und Schweizer sind fleissige Bahnbenützer: Hinter den Japanern stehen sie an zweiter Stelle, was die Anzahl Bahnfahrten pro Einwohner betrifft. Und schliesslich befinden sich die SBB mit einem Marktanteil von 13,5 Prozent bei den Personen-Kilometern und von 38,5 Prozent bei den Fracht-Kilometern an der Spitze der europäischen Bahnen. ■





Ce 1/2 (Baujahr 1888)



De 2/2 (Baujahr 1899)

Be 5/7 (Baujahr 1913)

Ce 6/8 (Baujahr 1921–1927)

Ae 4/7 (Baujahr 1927–1934)

RAe 2/4 (Baujahr 1935–1938)
(Fotos: Foto-Service SBB)