

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: 57 (1964)

Heft: [1]: Schülerinnen

Artikel: Von den ersten Schweizerischen Eisenbahnen zu den Schweizerischen Bundesbahnen

Autor: Stricker, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989227>

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: 19.01.2026

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

Die *Minirail-Kleinspurbahn* weist eine Länge von 4,2 km auf und besitzt 24 Zugskompositionen zu 16 Wagen. Antriebsleistung: 25 PS pro 16 Wagen. Förderleistung unter Berücksichtigung vieler Langsamfahrstrecken zwecks Besichtigung der Ausstellung: ca. 5000 Personen pro Stunde.

Vorteile: Fahrt auf Schienen in der Luft, geräuscharm, weil auf Gummiringen. Kleinste Spurweite; geeignet zum Überfahren von Fußgängerwegen; für knappe Verkehrsverhältnisse gebaut. Kleinster Kurvenradius von 15 m zum Umfahren von Gebäudecken. Stromspeiseleitungen zwischen den Schienen verdeckt und berührungssicher angeordnet. Weichen in erprobter Sonderbauart ermöglichen das Befahren von Abzweigungen, Kehrschleifen und Abstellgleisen. Kleine Trasse- und Tiefbaukosten.

W. Habegger, Thun

VON DEN ERSTEN SCHWEIZERISCHEN EISENBAHNEN ZU DEN SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN

Wer mit dem Städteschnellzug Nr. 123 um 12.39 Uhr von Genf nach Zürich fährt, wird feststellen, dass der Zug nur zweimal kurz anhält – nämlich in Lausanne und Bern – und nach einer Reisedauer von 3 Stunden und 17 Minuten um 15.56 Uhr in Zürich eintrifft. Der Reisende wird sich indessen kaum darüber Gedanken machen, wie man vor etwa 100 Jahren von Genf nach Zürich gelangte und wie es zur Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen kam. Wir aber wollen uns einmal kurz in jene Zeit zurückversetzen und sehen, wie sich die Eisenbahn entwickelte.

Die ersten Eisenbahnlinien

Als im Jahre 1848 der schweizerische Bundesstaat gegründet wurde, gab es noch keine geteerten Strassen, keine Automobile, keine Flugplätze und keine Flugzeuge. Dies alles kam erst viel später. Der Verkehr wickelte sich damals auf den mehr oder weniger holperigen Strassen und Pfaden sowie auf den Seen und Flüssen ab. Wer eine Reise unternahm, ging zu Fuss, fuhr mit dem eigenen Fuhrwerk, benützte die Pferdepost oder vertraute sich dem Ru-



Mit diesem Plakat wurden die Schweizer Stimmbürger von den Befürwortern einer schweizerischen Staatsbahn aufgefordert, an der Abstimmung vom 20. Februar 1898 über die Schaffung der SBB «Ja» zu stimmen.

derboot und dem Dampfschiff an. Die Eisenbahn steckte in der Schweiz noch ganz in den Anfängen, und man konnte erst auf zwei kurzen Strecken mit der Bahn fahren. Das Reisen war damals oft kein Vergnügen, sondern eher eine beschwerliche Angelegenheit.

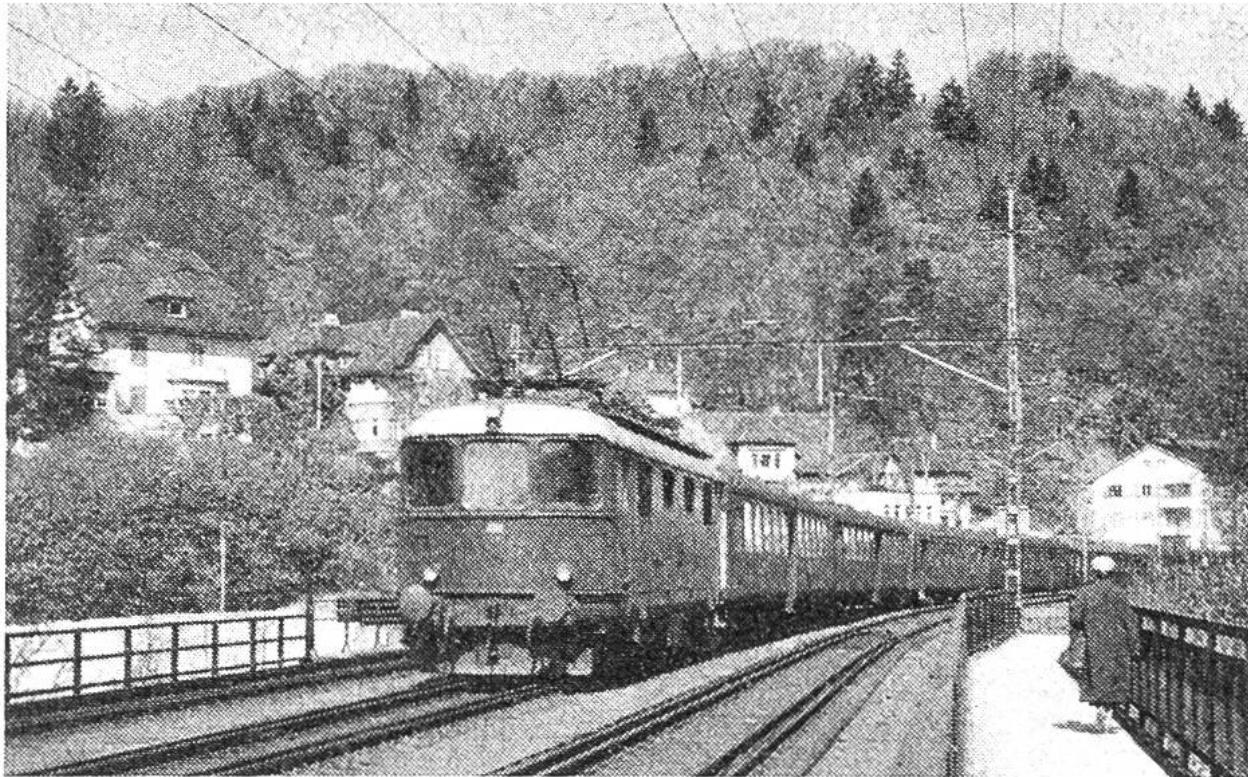
Die erste Eisenbahnlinie Europas wurde am 27. September 1825 in England in Betrieb genommen. Dass eine auf zwei Schienen gestellte Dampflokomotive in der Lage ist, nicht nur einen einzigen, sondern mehrere gekuppelte Wagen zu ziehen, rief damals überall Staunen und Bewunderung hervor. Die Eisenbahn fand jedoch auch sogleich ihre Gegner. Da waren einmal die Kutscher und Boten, die – mit Recht – befürchteten, die Eisenbahn nehme ihnen den Broterwerb weg. Da waren ferner jene Leute, die der Ansicht waren, die Russ und Dampf ausspeiende Lokomotive werde die Gesundheit von Mensch und Tier ernsthaft gefährden sowie die ganze Landschaft verpesten. Und schliesslich gab es Leute, welche die Dampflokomotive kurzerhand als ein Werk des



Schnellzug um das Jahr 1910 ...

Teufels ansahen und von diesem schwarzen, pustenden Ungetüm nichts wissen wollten. Die grossen Vorteile des neuen Verkehrsmittels wurden aber doch von der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung erkannt. Weil das neue Gefährt auf einer eisernen Spur, einer eisernen Bahn rollte, nannte man es Eisenbahn (*chemin de fer*). Von England aus trat die Eisenbahn ihren Siegeszug an. Ein Land nach dem andern eröffnete seine erste Eisenbahnlinie: Frankreich am 1. Oktober 1828, Nordamerika am 28. Dezember 1829, Österreich am 21. Juli 1832, Belgien am 5. Mai 1835, Deutschland am 7. Dezember 1835 und Italien am 3. Oktober 1839.

Am 15. Juni 1844 – also wenige Jahre vor der Gründung des Bundesstaates – fuhren erstmals Eisenbahnzüge auf Schweizer Boden, nämlich auf der Linie vom Elsass nach Basel. Das auf Schweizer Gebiet liegende Teilstück hatte allerdings nur eine Länge von 1,9 km. Aber immerhin, der Anfang war gemacht! Die erste, völlig auf schweizerischem Gebiet gelegene Eisenbahnlinie war die Linie Zürich–Baden (23,3 km). Sie wurde am 9. August 1847 in Betrieb genommen und ist unter dem Namen «Spanisch-Brötli-Bahn» bekannt. (Die Originalfahrzeuge dieser Bahn existieren

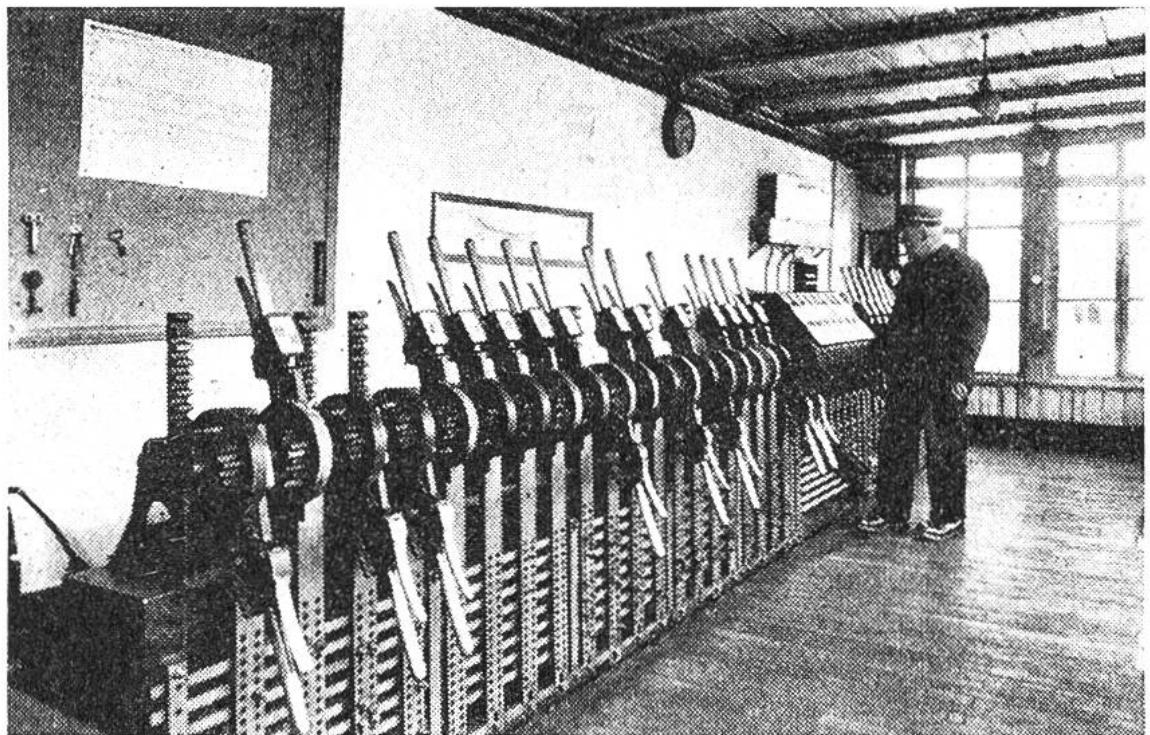


... und heute (am gleichen Standort aufgenommen, nämlich auf der Limmatbrücke bei Wettingen).

nicht mehr. Hingegen können nachgebildete Fahrzeuge im «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern besichtigt werden.) Wenn die Eisenbahn ihren Einzug in die Schweiz verhältnismässig spät hielt, so ist dies einmal auf die ungünstige Topographie – viele Berge und Täler – zurückzuführen; denn diese erfordert den Bau kostspieliger Tunnel und Brücken. Ferner ist zu bedenken, dass das Verkehrswesen damals noch durch die 22 Kantone geordnet und geleitet wurde und es somit an einer gemeinsamen, starken Förderung des neuen Verkehrsmittels weitgehend fehlte.

Das schweizerische «Eisenbahnfieber»

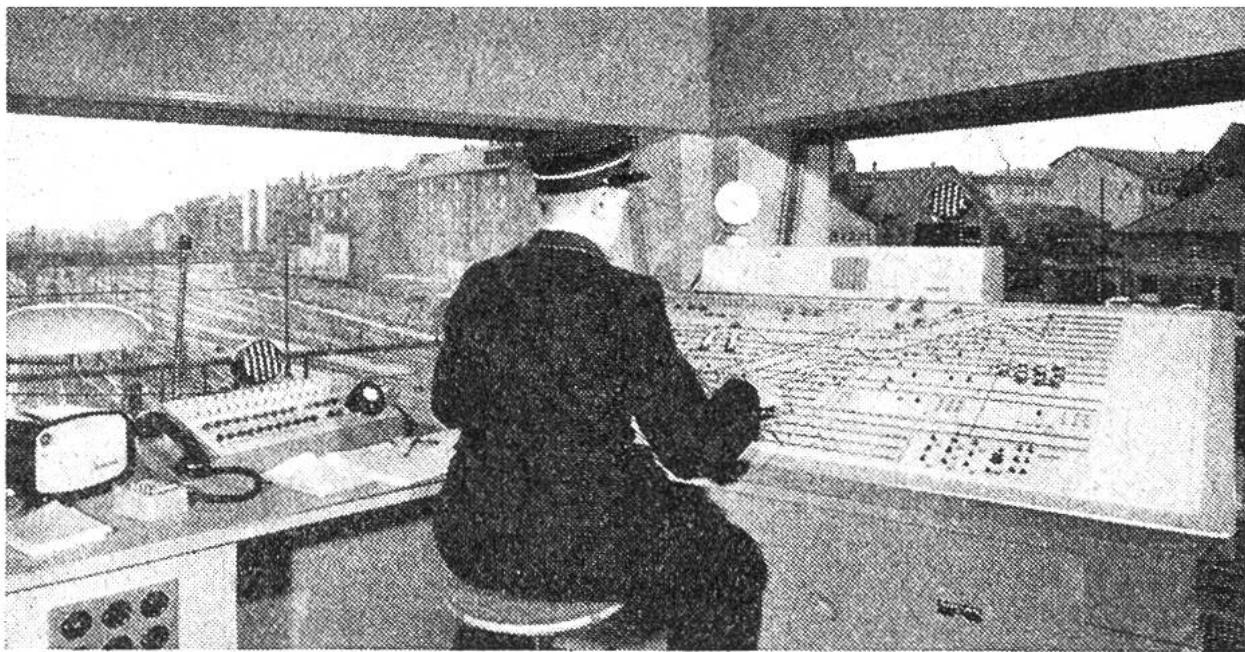
Nachdem nun aber die Eisenbahn in der Schweiz Fuss gefasst hatte, bildete sich ein Privatunternehmen nach dem andern, das sich den Bau irgendeiner Eisenbahmlinie zum Ziel setzte. Häufig kam es dabei vor, dass sich Unternehmen nach einiger Zeit zusammenschlossen. Da gab es beispielsweise die Schweiz. Nordbahn, die den Bau der Linie Zürich–Basel in Angriff nahm. Sie vereinigte sich mit der Zürich–Bodensee-Eisenbahngesellschaft



Was gestern Kraftanstrengung erforderte ...

und nannte sich hierauf Schweiz. Nordostbahn. Später erwarb sie die Rheinfallbahn (Strecke Winterthur–Schaffhausen), die Büllach–Regensberger-Bahn und noch mehrere andere Bahnen. Schliesslich waren die wichtigsten Eisenbahnlinien in den Händen von fünf grossen Privatunternehmen vereinigt.

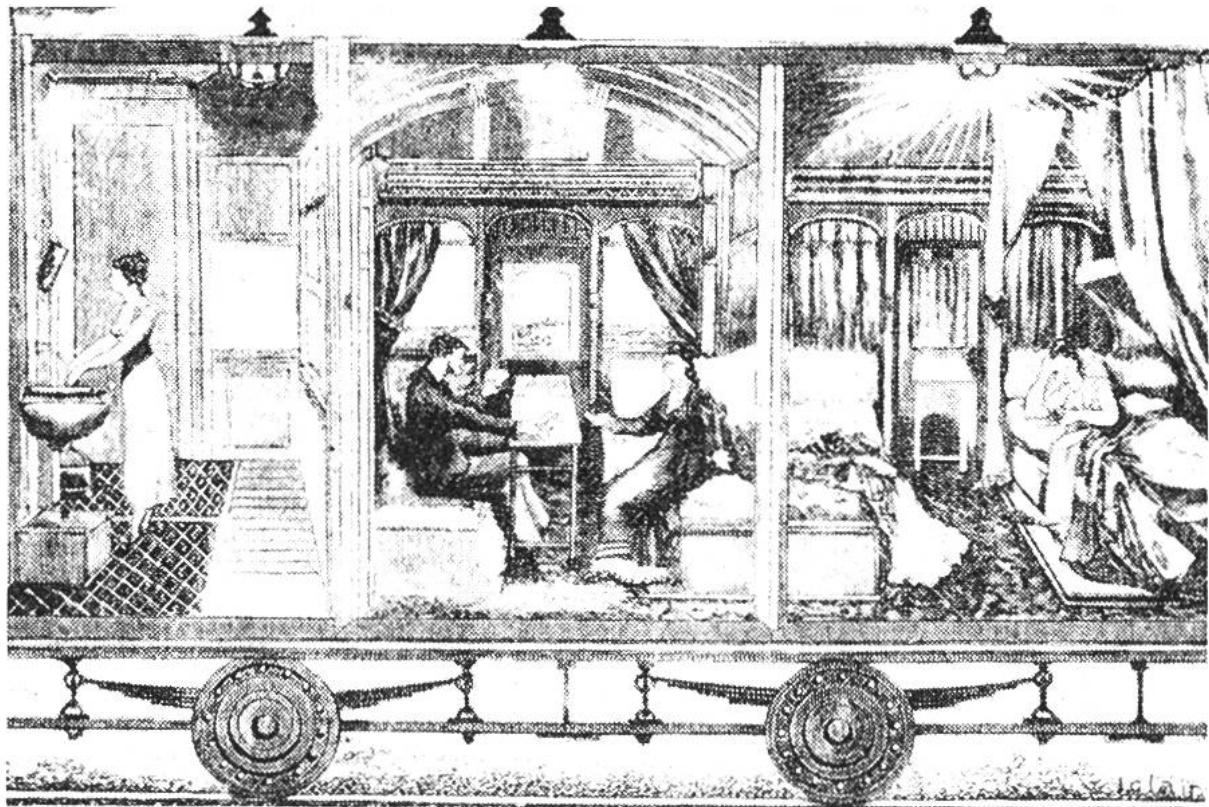
Die Eisenbahnlinien schossen damals wie Pilze aus dem Boden. Es wurde mit Begeisterung, ja mit Leidenschaft und mit «Eisenbahnfieber» gebaut. Und zwar wurde gebaut, obschon noch kein Plan für ein schweizerisches Eisenbahnnetz bestand. Im Jahre 1855 betrug die Gesamtlänge der normalspurigen Linien bereits 210 km. Im Jahre 1860, also bloss fünf Jahre später, waren es aber schon 1052 km. Damals konnte man mit der Bahn bereits von Romanshorn und von Rorschach über Zürich nach Bern fahren. Und weiter bis Freiburg? Nein, nur bis vor die Tore Freiburgs, zu der in der Nähe der Saane gelegenen Endstation Balliswyl; denn einstweilen war die Brücke über die Saane noch nicht fertiggestellt. Wie gelangten denn – und damit kommen wir auf die eingangs gestellte Frage zurück – die Bewohner Genfs nach Zürich? Noch im Herbst 1860 bestand keine direkte Bahnverbindung. Man konnte aber mit dem Zug von Genf nach Neuenburg, von



... geschieht heute durch Druck auf einen Knopf.

hier aus mit der Postkutsche nach Biel und schliesslich mit dem Zug von Biel nach Zürich reisen. Am 3. Dezember 1860 wurde die Eisenbahnstrecke Landeron–Biel in Betrieb genommen. Damit war eine wichtige Lücke geschlossen, und es gab nun erstmals eine durchgehende Eisenbahnlinie von Genf bis Zürich. Sie führte über Lausanne–Biel–Solothurn–Herzogenbuchsee–Olten nach Zürich. An ihr waren nicht weniger als fünf Privatbahnen beteiligt. Die direkte Linie brachte eine nicht unbedeutende Verkürzung der Reisezeit. Bestieg man in Genf den um 10.30 Uhr abfahrenden Expresszug, so konnte man dank emsigem Schnauben und Pusten der Dampflokomotiven und dank guten Zugsanschlüssen «schon» um 21.19 Uhr in Zürich sein. Eine Reisezeit von «nur» 10 Stunden und 49 Minuten – und heute benötigt der Schnellzug Nr. 123 noch 3 Stunden und 17 Minuten!

Auch in den Jahren nach 1860 wurden noch viele Eisenbahnlinien gebaut. 1882 war die Gotthardlinie vollendet, ein Werk, das noch heute Bewunderung hervorruft. Im Jahre 1900 wiesen die normalspurigen Linien eine Länge von total 3091 km auf, und im Jahre 1915 war der Bau des Netzes mit rund 3600 km praktisch abgeschlossen. Damit hatte die Schweiz – zusammen mit den zahlreichen Schmalspurlinien – ein sehr engmaschiges Eisenbahnnetz.



Das «Schlafzimmer auf Rädern» sah vor der Jahrhundertwende so aus ...

Privatbahngesellschaften – oder Bundesbahn ?

Die damaligen Eisenbahnunternehmen gehörten vor allem Privatleuten. Darunter waren auch zahlreiche Ausländer. Ihnen ging es oft nur darum, hohe Einnahmen und Gewinne zu erzielen. Bei der Festsetzung der Fahrpläne, Fahrpreise und Gütertarife waren die Interessen der Geldgeber und nicht die Wünsche der Bahnbénutzer ausschlaggebend. Die Ausgaben wurden so tief als möglich gehalten. Beispielsweise liessen viele Unternehmungen nur die dringendsten Reparaturen und Erneuerungen ausführen. Dadurch war aber die Betriebssicherheit gefährdet. Dass man damals dem sicheren Transport des Reisenden zu wenig Beachtung schenkte, wurde auf tragische Weise offenbar: Am 14. Juni 1891 brach die Birsbrücke von Münchenstein – man nannte sie im Volksmund bezeichnenderweise auch etwa «Zündholzbrücke» – zusammen, wobei zwei Lokomotiven und sieben Eisenbahnwagen in die Tiefe stürzten und 71 Reisende den Tod fanden. In der Schweiz wurde immer mehr erkannt, dass die Eisenbahn nicht länger diesen privaten, nach Gewinn strebenden Unterneh-



... und heute erlaubt ausser dem Schlafwagen auch der Liegewagen (Bild) ein sehr angenehmes Reisen bei Nacht.

men überlassen werden konnte. Man sah vor allem auch ein, dass die Aufsicht verstärkt und die Sicherheit besser gewährleistet sein musste. Die Bahnbenutzer wollten bei der Aufstellung der Fahrpläne ihre Wünsche anbringen. Die Kantone und Gemeinden, die den in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Bahnunternehmen Gelder zur Verfügung stellten, drängten ebenfalls nach einer Verbesserung der Lage. Und so kam es, dass die Schweizer Stimmürger nach langen und oft hitzigen Diskussionen an der Abstimmung vom 20. Februar 1898 die Eidgenossenschaft ermächtigten, die fünf wichtigsten privaten Eisenbahngesellschaften zu erwerben und zur schweizerischen Staatsbahn – den Schweizerischen Bundesbahnen – zusammenzufügen. Die Tätigkeit der SBB begann am 1. Januar 1902, als die Schweizerische Centralbahn und

die Schweizerische Nordostbahn übernommen wurden. Die Vereinigten Schweizerbahnen wurden am 1. Juli 1902, die Jura-Simplon-Bahn am 1. Mai 1903 und die Gotthardbahn am 1. Mai 1909 aufgekauft. Später kamen noch einige Eisenbahnlinien hinzu.

Die Schweizerischen Bundesbahnen und die heutigen Privatbahnen

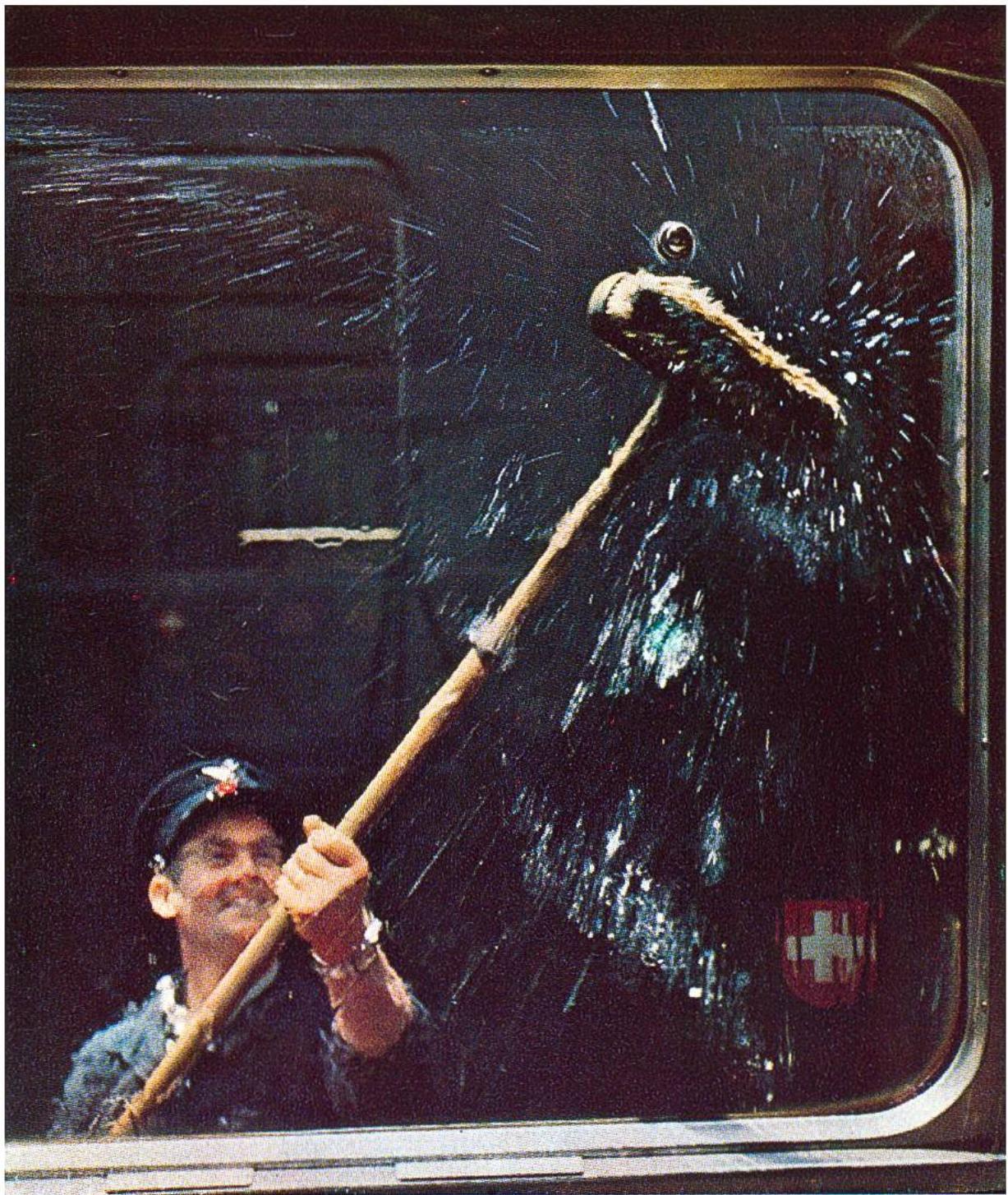
Die Bundesbahnen haben in den vergangenen Jahrzehnten vor allem danach getrachtet, die Eisenbahnlinien, die Bahnhöfe und den Fahrzeugpark zu verbessern und auszubauen, die Betriebs sicherheit zu erhöhen und dem Bahnbennutzer gute Reise- und Transportmöglichkeiten anzubieten. Aber auch bei jenen Privatbahnen, die von der Eidgenossenschaft nicht erworben worden waren, traten nach der Jahrhundertwende grosse Änderungen ein. Bei ihnen wurde der starke Einfluss der ausländischen Geldgeber und inländischen Spekulanten ebenfalls beseitigt, und zwar vor allem dadurch, dass die Kantone und Gemeinden sich in viel stärkerem Masse finanziell beteiligten. Die meisten dieser Bahnen würde man daher eigentlich besser nicht mehr als «Privatbahnen» bezeichnen, denn sie sind in Wirklichkeit vielmehr «Kantons- und Gemeindebahnen». Dank dieser neuen finanziellen Trägerschaft ging das Allgemeininteresse dem Interesse des einzelnen vor. Betriebssicherheit war nun wichtiger als Gewinnstreben. Und so haben denn auch die Privatbahnen ihre Anlagen ausgebaut und den Rollmaterialpark modernisiert. Die Eidgenossenschaft hat dabei oft tatkräftig mitgeholfen. Die heutigen Privatbahnen sind seit langem – wie die Bundesbahnen – bestrebt, in erster Linie dem Lande zu dienen und den Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen.

War der Verkehr der Bundesbahnen im ersten Jahrzehnt noch recht bescheiden, so ist er inzwischen – und vor allem in den letzten Jahren – ausserordentlich gestiegen. Im Jahre 1962 wurden mehr als 237 Millionen Reisende und über 32 Millionen Tonnen Güter befördert. Jeder Tag bringt neue Transportaufgaben. Und so rollen denn täglich Hunderte von Zügen ihren Zielen zu, bei gutem und bei schlechtem Wetter, jahraus, jahrein.

Dr. oec. Hans Stricker, Generalsekretariat SBB



Rasch, sicher und angenehm ist das Reisen im modernen Trans-Europ-Express (TEE). Täglich verbinden 36 TEE-Züge die wichtigsten Städte Westeuropas und legen dabei über 20000 km zurück. Hier der «Gottardo» auf seiner schnellen Fahrt von Zürich nach Mailand.



Das saubere Fenster – eine wichtige Voraussetzung für eine genussreiche Fahrt.