

Zeitschrift: Schweizer Schule
Herausgeber: Christlicher Lehrer- und Erzieherverein der Schweiz
Band: 32 (1945)
Heft: 21

Artikel: Die Schweizerischen Eisenbahnen
Autor: Christen, K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-536310>

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: 17.04.2026

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

Volksschule

Die Schweizerischen Eisenbahnen *

Einleitung und allgemeine Uebersicht.

Die in den Fünfzigerjahren des letzten Jahrhunderts beginnende Bauperiode entfaltete sich

erst in den Siebzigerjahren. Ueber die Entwicklung des schweizerischen Verkehrsnetzes gibt nachstehende Uebersicht Auskunft:

Jahr	Normalspur km	Schmalspur km	Zahnrad- u. Seilbahnen km	Tram km	Total km
1845	1,9	—	—	—	1,9
1850	25,2	—	—	—	25,2
1860	1052,8	—	—	—	1052,8
1880	2448,5	48,3	26,7	12,1	2535,6
1900	3104,2	440,0	148,8	287,0	3980,0
1920	3619,0	1458,7	218,1	476,0	5771,8
1936	3640,0	1523,4	254,8	464,9	5883,1
1943	3663,7	1589,7	168,7	424,8	5846,9

Die ersten Bahnen:

Normalspur: 1844 von St. Ludwig (Elsass) nach Basel, und 1847 die „Spanisch-Brölli-Bahn“ von Zürich nach Baden;

Tram: 1862 von Genf nach Carouge;

Zahnradbahn: 1871 von Vitznau nach Staffelhöhe (Rigi);

Schmalspur: 1873 von Lausanne nach Cheseaux;

Drahtseilbahn: 1877 von Ouchy nach Lausanne;

Schwebebahn: 1927 von Gerschnialp nach Trübsee.

Das dichte Netz der Talbahnen, hauptsächlich des Mittellandes, bildet den wichtigsten Teil unseres Eisenbahnnetzes; ein Blick auf die Karte vermittelt das Wissenswerte ohne Kommentar. Es sollen hier nur bestimmte Berg- und Touristenbahnen, die durch ihre Eigenart

und Struktur hervortreten, tabellarisch besondere Aufnahme finden. Der Fremdenstrom gegen Ende des letzten Jahrhunderts hat auf den Bahnbau (Zahnrad- u. Seilbahnen) befruchtend eingewirkt. Ausser Belgien und dem Ruhrgebiet weist die Schweiz das dichteste Bahnnetz der Erde auf.

Nach der Bundesverfassung von 1874 sind Konzessionserteilung, Bau und Betrieb der Bahnen Bundessache. Durch die Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Bahngesellschaften von 1883 und 1896 wurde die Verstaatlichung der Hauptbahnen vorbereitet und durch Volksentscheid von 1898 wurden die Bundesbahnen verwirklicht. Ab 1. Januar 1902 fuhren die ersten Bundesbahnzüge. Der Uebernahmepreis (mit Gotthardbahn) betrug 391 Millionen Franken.

Der Schweiz ist die Rolle als Transitland in hervorragender Weise zugewiesen und wird als europäische „Drehscheibe“ bezeichnet. Als Verkehrsnetz von internationaler Bedeutung (Transitlinien) gelten:

* Quellenwerke: Schweiz. Eisenbahnstatistik 1943 — „Hundert Jahre Schweizerbahnen“, „Beiträge zur schweiz. Eisenbahngeschichte“, beide von Ernst Mathys in Bern, und „Unsere Eisenbahnen im Dienste des Landes“, von Dr. E. Schütz in Luzern.

a) In der Längsrichtung:
von Marseille und Lyon über La Plaine - Genf - Lausanne - Bern - Olten - Zürich - Winterthur - Romanshorn nach Friedrichshafen - Ulm; Abzweigung Lausanne - Neuenburg - Biel - Olten (Güterverkehr).

Von Paris, Dijon und Pontarlier über Verrières - Neuenburg - Bern mit Anschluss an die Lötschberglinie und Ostschweiz; Abzweigungen in Zürich: Zürich - Zug - Arth-Goldau mit Anschluss an Gotthardlinie; Zürich - Eglisau - Schaffhausen nach Singen und Stuttgart; Zürich - Winterthur - St. Gallen - St. Margrethen nach Lindau und München; Zürich - Weesen - Sargans - Buchs nach Feldkirch, Innsbruck und Wien.

b) In der Querrichtung:
von Brüssel - Strassburg und von Frankfurt a. M. - Karlsruhe über Basel - Olten - Luzern - Arth-Goldau (Gotthard) - Bellinzona - Chiasso nach Como und Mailand; Anschlüsse: Basel - Delsberg nach Pruntrut und Biel, und Basel (Bötzberg) - Brugg nach Zürich; von Paris - Belfort über Boncourt - **Pruntrut** - Delsberg (Grenchenberg) - Biel - Bern - Spiez (Lötschberg) - Brig nach Domodossola, Mailand und Genua; von Paris-Dijon über Vallorbe - Lausanne - Brig durch den Simplon nach Italien.

Ausser den Bundesbahnen sind folgende Privatbahnen erwähnenswert:

Bern - Lötschberg - Simplon, 258 km, mit Bern - Belp - Thun - Spiez - Brig, Bern - Schwarzenburg und Simmental;

Emmentalbahn, 76 km, mit Solothurn - Langnau und Burgdorf - Thun;

Vereinigte Huttwil - Bahnen, 69 km, mit Langenthal - Huttwil - (Eriswil) - Wolhusen und Huttwil - (Wasen) - Ramsei;

Montreux - Oberlandbahnen, 88 km, mit Zweisimmen - Montreux und Zweisimmen - Lenk;

Bern - Neuenburgbahn (direkt), 54 km;

Furka - Oberalpbahn, 97 km, mit Brig - Andermatt - Disentis;

Mittel-Thurgaubahn, 56 km, mit Konstanz - Weinfelden - Wil (St. Gallen);

Bodensee - Toggenburgbahn, 66 km, mit Romanshorn - St. Gallen - Wattwil - Nesslau.

Süd-Ostbahn, 98 km, mit Rapperswil (St. Gallen) - Biberbrücke - Arth-Goldau und Wädenswil - Einsiedeln;

Rhätische Bahnen, 381 km, Kanton Graubünden.

Bei den Normalbahnen beträgt die Spurweite 1,435 m, dazu gehören auch die Bergbahnen Rorschach - Heiden und die Uetlibergbahn. Die Schmalspurbahnen und die Tramway (Strassenbahnen) weisen 1 m Spurweite auf, ausser der Waldenburgerbahn mit 0,75 m. Die Spurweiten der Zahnrad- und Seilbahnen sind verschieden. Die Bergbahnen dienen sowohl dem Touristen- als auch dem allgemeinen Verkehr.

Bei Doppelspur Linksfahrt in der Fahrtrichtung, bei Strassenbahnen rechts.

Das Gewicht einer Stahlschiene beträgt 36 bis 46 kg per Laufmeter.

Die wichtigsten Kunstbauten (Tunnel und Brücken) sind aus besondern Tabellen ersichtlich. Die Schweiz ist infolge ihrer geographischen Lage und Bodengestaltung das tunnel- und brückenreichste Land der Erde. Zur Ueberwindung von beträchtlichen Steigungen dienen Kehrtunnel. Die Gotthardbahn zum Beispiel weist ausser den Lawinenschutzbauten 73 Tunnel (fast 30 Prozent des Linienbaues sind unterirdisch) und 65 Brücken auf; die Südrampe der Lötschbergbahn hat 21 Tunnel und 7 Viadukte. Die Rhätischen Bahnen im Kanton Graubünden weisen ebenfalls viele Meisterwerke des Bahnbaues auf, so 123 Tunnel (37 km) und 470 Brücken (11,5 km). Die Albulabahn bildet das Glanzstück des Alpenbahnbaues.

Die höchste Bahnbrücke ist die Sitterbrücke bei Bruggen (100 m hoch), also genau so hoch wie der Münsterturm in Bern.

Das längste Drahtseil weist die Montana-Vermala-Seilbahn mit über 2400 m auf.

Den grössten Höhenunterschied zwischen Tal- und Bergstation weist mit 1686 m die Brienz-Rothornbahn auf; ihr folgen mit 1643 m die Niesen- und mit 1634 m die Pilatusbahn.

Hängen die 35 000 Bahnfahrzeuge aneinander, so ergibt sich eine ungefähre Länge von über 500 km, was zweimal der Strecke Genf - Bern - Olten - Basel entspricht.

Werden die 667 Tunnel (298 km) aneinander gereiht, so ergibt sich eine unterirdische Strecke von Genf über Bern bis Zürich.

Die 4922 Bahnbrücken von zusammen 77 km entsprechen der Strecke von Bern nach Interlaken.

Mit der Furka-Oberalpbahn wird die direkte Verbindung der Alpentäler der Nord- und Südalpen, von Chur bis an den Genfersee ermöglicht. Die Montreux-Oberlandbahn verbindet die Gegend des Genfersees mit derjenigen des Thunersees und durch die Brünigbahn auch des Vierwaldstättersees. Die höchste europäische Touristenbahn, die Jungfraubahn, ist ganz ins Innere des Eigers und des Mönchs eingebaut. Die Vitznau-Rigi-Bahn ist die erste Zahnradbahn der Erde (1871/73). Die steilste Adhäsionsbahn (480 ‰) bildet die Pilatusbahn. Die steilste Seilbahn (870 ‰) ist die Barberinebahn. Die Linien vom Aaretal nach dem Jura werden alle durch Bergdurchbrüche geleitet, ausgenommen von Neuenburg nach dem Traverstal; es betrifft dies die Tunnel von Les Loges, Crosettes, Pierre-Pertuit, Grenchenberg, Weissenstein, die beiden Hauenstein und der Bötzbberg.

Die Burgdorf-Thunbahn diente s. Z. als Versuchsobjekt für die Einführung des elektrischen Betriebes; sie ist die erste elektr. Vollbahn auf dem Kontinent (1899). Durch die elektr. Zugsbeförderung werden jährlich ca. eine Million Tonnen Kohle erspart. Im Jahre 1914 waren nur 0,8 % der Bundesbahnstrecken elektrifiziert, so dass 1918 (Ende des 1. Weltkrieges) wegen Kohlenmangel der Fahr-

plan stark eingeschränkt und der Sonntagsverkehr sogar unterdrückt werden musste.

Heute werden 96 Prozent der gesamten Verkehrsleistung der SBB. mit der elektrischen Traktion bewältigt.

Schnellzüge erreichen 110, ja sogar bis 125 und mehr Stunden-Km. Mit einer Geschwindigkeit von 70 Stunden-Km. vermag die stärkste elektr. Gotthardlokomotive 18 vollbesetzte Vierachserpersonenwagen auf der Steilstrecke Erstfeld-Göschenen zu bewältigen.

Während auf einer Hauptbahnstrecke 1860 durchschnittlich 10 Züge fahren, erreicht jetzt die Zugsdichte 33 und mehr Züge per Tag. Auf der neuen 4geleisigen Eisenbahnbrücke in Bern verkehren täglich 236 Züge, also alle 6 Minuten ein Zug.

Vor dem Kriege reisten täglich mit den Bundesbahnen rund 300 000 Personen; im Jahre 1943 stieg die Tagesleistung auf über 500 000 Reisende. Der Wettbewerb durch das Auto wurde gegen Ende des letzten Jahrzehnts so stark, dass die Bundesbahnen und die meisten Privatbahnen in starke Verschuldung gerieten, die sich bis in die jüngste Zeit bemerkbar machte.

Nach den Verkehrsleistungen entfallen fast 90 % auf die SBB.

Finanzielles über die Bundesbahnen:

	Aktivsaldo: Fr.	Passivsaldo: Fr.
1903—1913	22 761 288	—
1914—1922	—	317 224 418
1923—1930	47 205 906	—
1931—1938	—	327 882 640
1939—1943	42 239 886	—
	<hr/>	<hr/>
	112 207 080	645 107 058
Passivsaldo in 40 Betriebsjahren		532 899 978
Kosten d. Elektrifikation bis 1943		793 000 000
Bauwert der Bahnanlagen (SBB.)		1 672 000 000
Rollmaterialwert (SBB.)		665 000 000
Rückkaufspreis der SBB. ca.		1 000 000 000
Betriebseinnahmen aller Bahnen (1943)		639 600 000

Personal (1943)	Verwaltung	Betrieb	S. B. B.
Bundesbahnen	724	29,097	1902 = 24,452
Privatbahnen (Normal-, Schmalspur- und Zahnradbahnen)	459	7637	1913 = 37,683
Tram- und Seilbahnen	175	5063	1920 = 39,410
			1938 = 27,631
			1943 = 29,821
Total: 43,155	1358	41,797	

Betriebsausgaben aller Bahnen
(1943) 434 500 000
Bahnhöfe und Stationen: SBB.:
816, Privatbahnen: 1548 und Tramstationen:
1456, Total: 3820.

Die hohe Betriebssicherheit auf
den Eisenbahnen ist erstaunlich und wird be-

günstigt durch sinnreiche Signalanlagen und
durch die Zuverlässigkeit des Personals. 1940
wurden bei 300 Millionen Reisenden in 685
Unfällen 452 Personen verletzt und 89 getö-
tet, 1943 wurden bei 500 Millionen Reisenden
in 802 Unfällen 609 Personen verletzt und 113
getötet.
K. Christen.

Ursern

Das Urserntal steht gegenwärtig im Mittel-
punkt der schweizerischen Diskussion. Es wird
im Zusammenhang mit der Frage nach Er-
schliessung neuer Möglichkeiten zur Erzeu-
gung elektrischer Kraft ernsthaft der Plan er-
wogen, das ganze Dreidörfer-Tal Ursern in
einen einzigen, riesigen Stausee zu verwan-
deln. Wir werden im folgenden sine ira et stu-
dio, ohne Leidenschaft und Hintergedanken,
aber freimütig und aus tiefster Ueberzeugung
für die E r h a l t u n g unserer engeren Heimat
eintreten — dafür eintreten nicht vom Stand-
punkt einer vorübergehenden Tagespolitik,
sondern auf der höheren Ebene der Landschaft,
des Volkes und der Geschichte von Ursern.

1. Die Landschaft.

Wer von Flüelen aus das umerische Reusstal
heraufsteigt oder auch nur im bequemen Ei-
senbahnabteil diese Strecke zurücklegt, wird
einen auffallenden Wandel des Naturbildes
gewart. Der breite Talboden mit seinen Fett-
wiesen wird allmählich schmaler und bleibt
schliesslich zurück. Die Berghänge treten im-
mer näher zusammen und fallen immer steiler

und mit düsteren Tannen bestanden gegen das
schäumende Flussbett der Reuss. Von Gösche-
nen südwärts scheint das Tal völlig geschlos-
sen zu sein. Die Granitschlucht der Schöllenen
sieht unwegsam aus, wie nur dazu bestimmt,
von hohen unübersteigbaren Gipfeln die Quell-
wässer herunterzuleiten. Aber Bahn und Strasse
zwingen sich, über mannigfache Hindernisse
und sorgfältig gesichert, in der dräuenden
Felsklamm empor und geben zuletzt auf der
Höhe des Urnerloches den überraschenden
Blick in die Weite von Ursern frei.

Dieses Staunen, das den Wanderer und Rei-
senden ergreift, wenn die Enge von Schlucht
und Tunnel hinter ihm liegt und sein Auge
über das breite Hochtal von Ursern schweift,
ist schon oft in Worte gefasst worden und wird
uns doch stets von neuem zu einem tiefen Er-
lebnis. Es ist auch in der Tat eine fast einzig-
artige Situation. Der Talboden vor uns, aus
dessen Mattengrün die freundlichen Dörfer An-
dermatt und Hospenthal grüssen, stellt eine se-
dimentäre Muldenzone dar, deren weiches
Gestein in jahrtausendelanger Arbeit der Reuss
zu einer geräumigen Ebene ausgeweitet wor-