

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	48 (1975)
<b>Heft:</b>	5
<b>Artikel:</b>	Die Nationalbahnkatastrophe : Untergang und Wiederaufstieg einer Idee
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-773515">https://doi.org/10.5169/seals-773515</a>

### 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:** 15.01.2026

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

# DIE NATIONALBAHNKATASTROPHE

*Untergang und Wiederaufstieg einer Idee*

Vor 100 Jahren wurde der Auftakt zur grössten Eisenbahntragödie unseres Landes gegeben. An der konstituierenden Versammlung vom 5. April 1875 in Winterthur schlossen sich zwei Bahngesellschaften zur Schweizerischen Nationalbahn, SNB, zusammen: die in Bau befindliche Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn und die projektierte Winterthur-Zofingen-Bahn.

Hinter Namen und Linienführung stand ein Programm:

## BODENSEE-GENFERSEE DIREKT

Noch waren in der Schweiz Bahnbau und Bahnbetrieb Sache privater Gesellschaften – das Parlament hatte es 1852 so gewollt. Um von der Ost- in die Westschweiz zu gelangen, musste man über die Strecken von wenigstens drei, wenn nicht vier oder gar fünf verschiedenen Bahngesellschaften fahren. Dass diesen die Pflege ihres eigenen Reviers näher lag als der Ausbau durchgehender Verbindungen zwischen entfernten Landesteilen, ist begreiflich, war doch ihre Tätigkeit auf wirtschaftlichen Erfolg, das heisst hohe Dividenden ausgerichtet. Ein gut funktionierender Durchgangsverkehr vom Bodensee zum Genfersee schien nur durch eine Konkurrenzlinie erreichbar. Und es sollte keine Privatbahn, sondern eben eine «Nationalbahn» sein.

## «VOLKSBAHN» GEGEN «HERRENBAHN»<sup>1</sup>

Die Mittel für diese Nationalbahn wurden durch «das Volk», das heisst die interessierten Gemeinden und Kantone, aufgebracht – nach langwierigen Bemühungen allerdings und erst nachdem die Stadt Winterthur als Hauptbeteiligte an dem Unternehmen und neben ihr die aargauischen Städte Baden, Lenzburg und Zofingen ausser grossen Aktienanteilen auch noch die Garantie einer 9-Millionen-Anleihe übernommen hatten.

Die Linie führte von Singen, wo der Anschluss an das süddeutsche Bahnnetz gesucht wurde (Singen-Etzwilen ist heute die einzige nicht elektrifizierte SBB-Strecke und nur noch für den Güterverkehr offen), und von Kreuzlingen am Bodensee nach Winterthur und weiter über Seebach durchs Furttal nach Wettingen, Baden, Mellingen, Lenzburg, Zofingen. Von hier sollte anschliessend eine Linie über Lyss bis zum Genfersee gebaut werden. Die Umfahrung Zürichs war wohl das auffälligste an dieser Linienführung. Sie war nicht allein Ausdruck eines Ressentiments des so lange von Zürich bevormundeten aufstrebenden Winterthur, sondern sollte einen Schlag gegen die «Herrenbahn», die allmächtige Nordostbahn mit Sitz in Zürich, und ihren Direktor, Alfred Escher, bedeuten.

## POLITISCHE GEGEN WIRTSCHAFTLICHE MÄCHT

Es waren nicht nur wirtschaftliche Interessen, welche die Stadt Winterthur zur Förderung des Unternehmens veranlassten. Im Hintergrund standen politische Motive. 1869 hatte die demokratische Bewegung, deren Zentrum Winterthur war, eine Verfassungsrevision im Kanton Zürich durchgesetzt und den Exponenten der Liberalen, Alfred Escher, zugleich «Eisenbahnkönig», aus seiner politischen Machtstellung verdrängt. Der Kampf der Nationalbahn gegen die Privatbahnen, die Nordostbahn, NOB, und Escher im besonderen, war zugleich ein politischer Kampf der Demokraten gegen die Vertreter des bisherigen «Systems». Die errungene politische Macht bedeutete jedoch keineswegs auch wirtschaftliche Macht. Diese verblieb bei den alten «Herren». Die Privatbahnen, die in der Nationalbahn ihren ärgsten Feind erkannten, legten deren Bau alle nur denkbaren Schwierigkeiten in den Weg. (Für

*Über die Reussbrücke bei Mellingen (Kanton Aargau) werden vom 1. Juni an die Städte schnellzüge der Heitersberglinie mit 140 km/h hinwegbrausen. Die Brücke war einst Eigentum der «Schweizerischen Nationalbahn», jener als Konkurrenzlinie zu den Privatbahnen gegründeten «Volksbahn», die unter Umfahrung Zürichs vom Bodensee zum Genfersee führen sollte und die 1878 ein unrühmliches Ende durch Zwangsliquidation nahm. Die ursprüngliche Eisenfachwerkbrücke soll derart geschwankt haben, dass ängstliche Reisende den Zug zwischen Mellingen und Mägenwil mieden. Seit sie im Besitz der SBB ist, wurde sie mehrfach umgebaut, zuletzt in Zusammenhang mit dem Ausbau der Heitersberglinie. Photo W. Studer*

die Gemeinschaftsstrecke Winterthur-Effretikon zum Beispiel erlaubte die NOB der SNB die Benützung ihres Trassees nicht, so dass diese ein drittes Geleise legen musste. Dessen Unterbau ist stellenweise noch zu sehen.) Ein gehässiger Zeitungskampf entspann sich zwischen den Parteien, angeführt von der «NZZ», dem Organ Eschers, und dem demokratischen «Landboten». Es gelang, die Kreditwürdigkeit der SNB in zweifelhaftem Licht erscheinen zu lassen und dadurch die Mittelbeschaffung zu erschweren, ja fast zu verunmöglichen. In der Tat waren die Renditenberechnungen der SNB recht leichtfertig – in der Leitung sass ausschliesslich Politiker und keine Bahnfachleute. Als es der Centralbahn gelang, den Bau der Gäubahn Aarau–Olten–Solothurn–Lyss an sich zu reissen und dadurch die Fortsetzung der SNB westwärts zu verunmöglichen, hing deren Projekt völlig in der Luft. Sie hatte ihren Sinn – direkte Ost-West-Verbindung – verloren und wurde zu einer Nebenbahn degradiert, die durch Gebiete führte, wo keine Rendite zu erhoffen war.

## DIE KATASTROPHE

1877 wurde unter grosser Anteilnahme des Volkes der Westabschnitt Winterthur-Zofingen eröffnet. Doch von allem Anfang an zeigte es sich, dass die Einnahmen nicht einmal die Betriebskosten zu decken vermochten, geschweige die Verzinsung des Obligationen- oder gar des Aktienkapitals erlaubten. Schon nach wenigen Monaten musste das Bundesgericht die Zwangsliquidierung des Unternehmens anordnen. Die SNB, deren Bau – Ost- und Westsektion zusammen – 31 Millionen gekostet hatte, wurde für 4 Millionen versteigert. Die NOB erwarb den Westabschnitt Winterthur-Zofingen für 750 000 Franken! Das gesamte Aktienkapital war verloren. Für die Verluste der Obligationenanleihe mussten die Garantiestädte aufkommen, die dadurch an den Rand des Bankrotts getrieben wurden und weit bis in unser Jahrhundert hinein an den SNB-Schulden schwer zu tragen hatten. Noch einmal hatte die wirtschaftliche Macht der Privatbahnen über die Idee der Staatsbahn gesiegt.

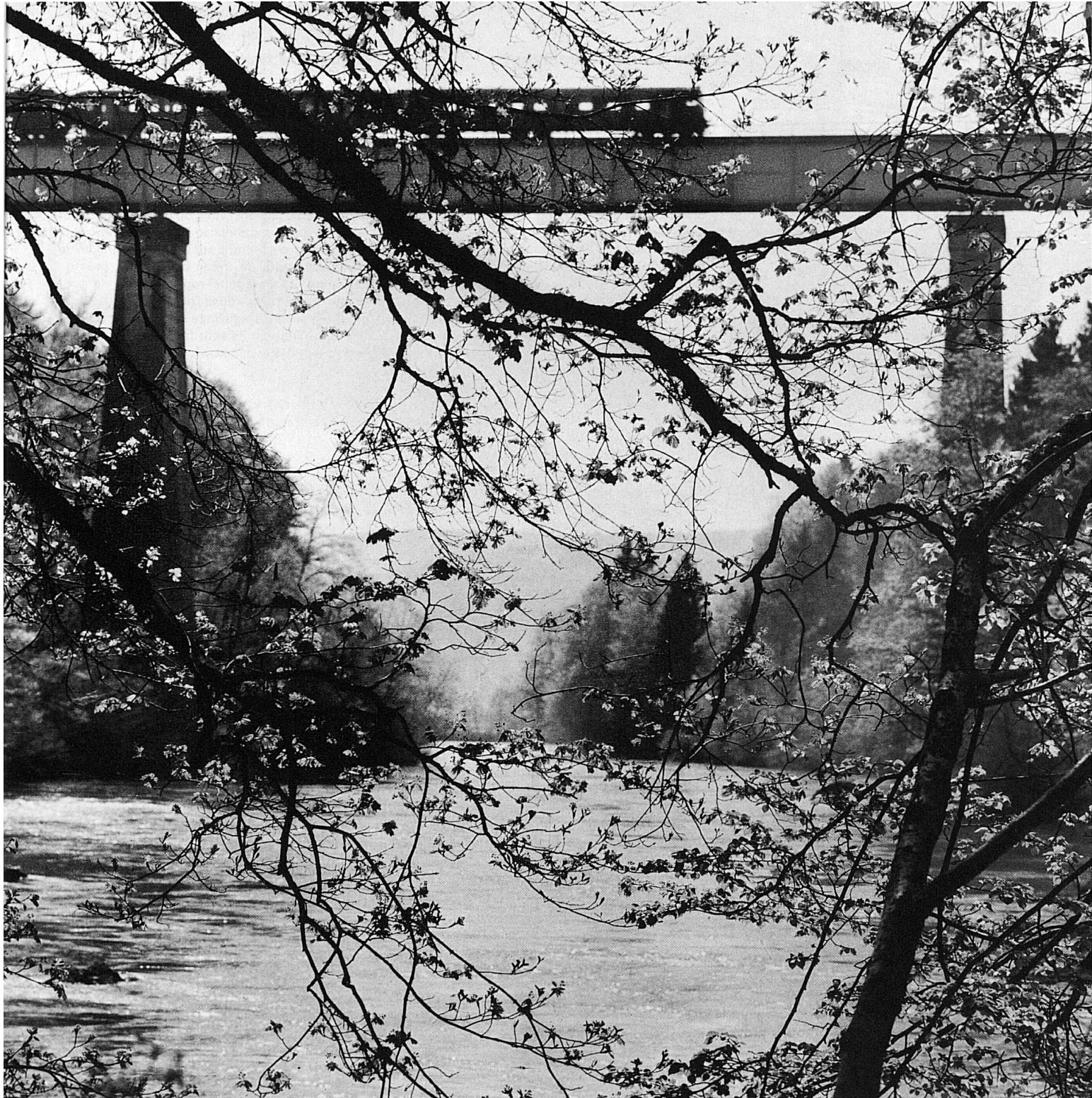
## SPÄTE REHABILITIERUNG

Der Untergang der Nationalbahn führte auch zu einem politischen Rückschlag für die Demokraten, doch der Triumph der Privatbahnen war von kurzer Dauer. Schon 1898 beschloss das Schweizervolk deren Rückkauf. 1903 ist auch die Strecke der alten Nationalbahn im Netz der Schweizerischen Bundesbahnen, deren Vorläuferin sie ist, aufgegangen, als unbedeutende Nebenstrecke allerdings.

Mit Genuigtuung müsste es die glücklosen Initianten der SNB erfüllen, dass die neue Heitersberglinie – erstes Teilstück einer künftigen Schnellbahn Bodensee–Genfersee – auf dem Abschnitt Mellingen–Lenzburg ungefähr dem Trassee der SNB folgt und damit deutlich macht, dass die damalige Linienführung doch nicht gar so falsch war. Die Grundidee der Ost-West-Verbindung war richtig.

Ja selbst auf die Umfahrung Zürichs ist man heute zurückgekommen, wenn auch aus völlig anderen Gründen, nicht politischen, sondern rein verkehrstechnischen: die alte Furtalllinie der SNB von Seebach nach Wettingen wird im neuen Güterverkehrskonzept künftig dazu dienen, Güterzüge aus der Ostschweiz unter Umgehung des Engpasses Zürich in den Rangierbahnhof Limmattal zu leiten. Der Nationalbahnabschnitt Effretikon–Kloten–Seebach schliesslich erhält neue Bedeutung durch den Bau des Flughafenbahnhofs Zürich-Kloten.

*A partir du 1<sup>er</sup> juin les express intervilles de la ligne du Heitersberg déferleront à 140 km/h sur le pont de la Reuss près de Mellingen (Argovie). Ce pont était jadis la propriété de la compagnie du «Chemin de fer national suisse» – un chemin de fer dit «populaire» créé pour concurrencer les chemins de fer privés. Il devait relier le lac de Constance au Léman en contournant l'agglomération zurichoise, mais il finit peu glorieusement en 1878 par une faillite. On raconte que l'ancien pont de fer en treillis oscillait si fortement, que des voyageurs anxieux évitaient le parcours entre Mellingen et Mägenwil. Depuis que les CFF en ont pris possession, le pont a été transformé plusieurs fois, la dernière fois en liaison avec la construction de la ligne du Heitersberg*



A partire dal 1° giugno i treni direttissimi della linea Heitersberg passeranno sferragliando alla velocità di 140 km all'ora sul ponte Reuss presso Mellingen (cantone di Argau). Una volta il ponte era di proprietà della Ferrovia nazionale svizzera la quale, fondata come linea di concorrenza alle ferrovie private, avrebbe dovuto collegare il lago di Costanza con quello di Ginevra girando intorno a Zurigo, nel 1878 vide la sua ingloriosa fine tramite la liquidazione coatta. Il ponte originario in costruzione di ferro a suo tempo avrebbe oscillato in tale maniera tanto che i viaggiatori del treno, impauriti, avrebbero evitato di usarlo tra Mellingen e Mägenwil. Da quando questo ponte è diventato proprietà delle FFS è stato riformato diverse volte

From June 1 onwards the intercity expresses running on the Heitersberg line will cross the Reuss Bridge near Mellingen, in the Canton of Aargau, at some 140 kilometres per hour. The bridge was once the property of the "Swiss National Railway", a "people's" railway founded to compete with the private railways and intended to run from the Lake of Constance to the Lake of Geneva and to bypass Zurich. It came to an ignominious end when it was wound up by court decree. The original iron lattice bridge is said to have rocked so much that nervous passengers refused to travel by train between Mellingen and Mägenwil. Since it has been owned by Swiss Federal Railways, it has been rebuilt on several occasions