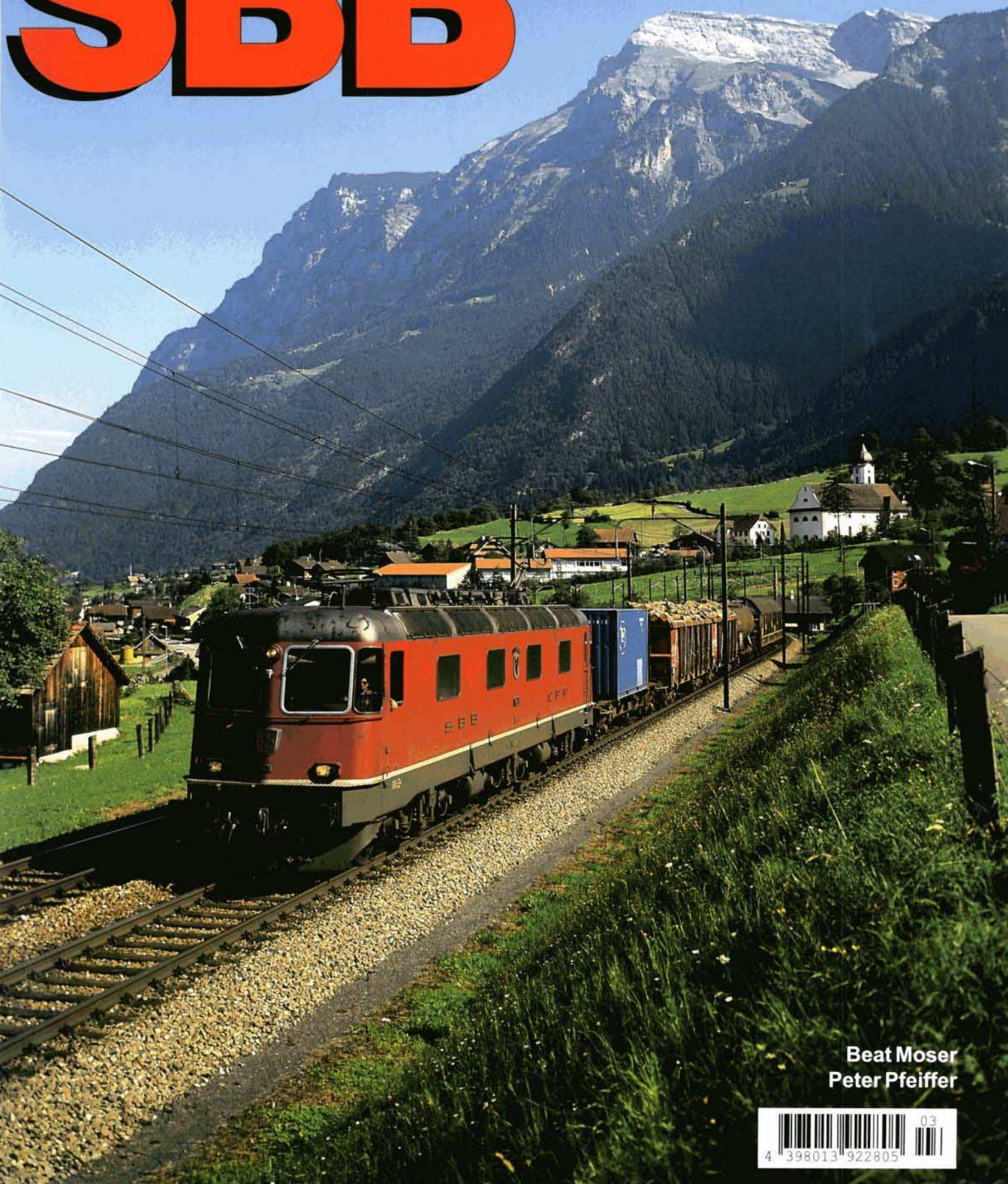


# Eisenbahn JOURNAL 100 Jahre

**Special-  
Ausgabe  
3/2001**

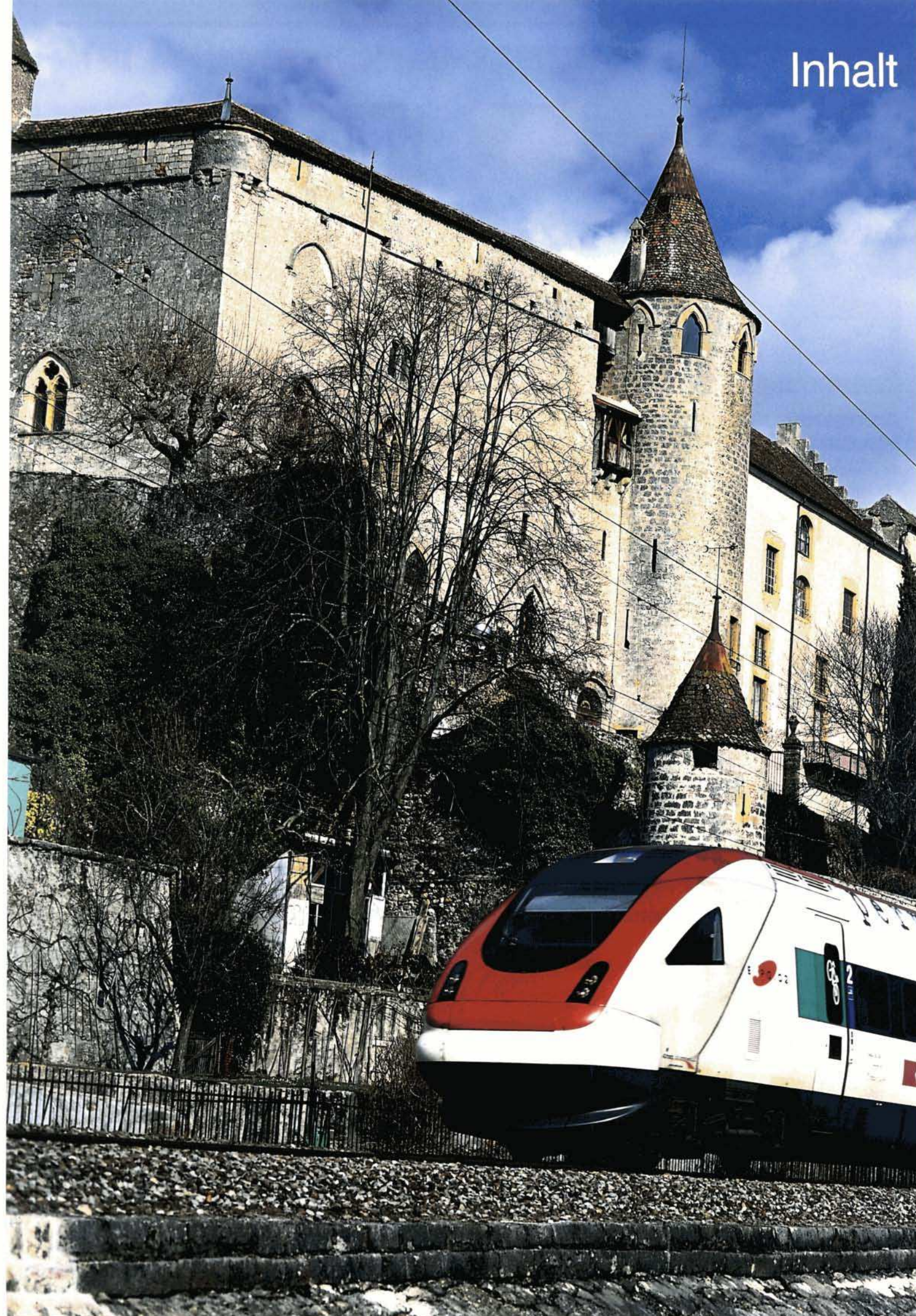
# SBB

DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,--  
hfl 29,--  
lfr 490,--  
Lit 27 000



Beat Moser  
Peter Pfeiffer





Einleitung	6	Südwärts durch die Alpen	54
Grusswort	8	Schienenherz Zürich	62
Die zu den Schweizerischen Bundesbahnen verstaatlichten Privatbahngesellschaften im Jahr 1901	10	Rheinübergänge im Nordosten	68
Vor der Verstaatlichung	12	Rund um den Säntis	74
Von Genf ostwärts	14	Ostschweizer SBB-Nebenlinien	82
Vom Genfersee nach Italien	22	Impressum	88
Auf Schienen durch den Jura	30		
Mittelland und Voralpen	36		
Anschluss nach Süden	46		

**Bild 1 (Titel):** Die 7850 kW leistende Re 6/6 ist häufig vor schweren Güter- und Reisezügen auf der Gotthardstrecke unterwegs. In Amsteg-Silenen fährt sie auf der Nordrampe bergwärts. **Abb.: U. Jossi**

**Bild 2:** Die Neigezüge ICN-RABDe 500 sind vorwiegend zwischen der Ost- und Westschweiz zu bewundern. Aktuelle Technik vor historischer Kulisse bei Schloss Grandson im Februar 2001. **Abb.: R. Steiner**



# Einleitung

Der erste fahrplanmässige Eisenbahnzug in der Schweiz fuhr am 9. August 1847 zwischen Zürich und Baden. Es war die „Spanisch-Brötli-Bahn“, die mit 22 km Streckenlänge das neue Technik-Zeitalter beim öffentlichen Verkehr einläutete. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entstanden aufgrund der 1897 beschlossenen Verstaatlichung der fünf grössten Privatbahngesellschaften. Die SBB nahmen ihre Geschäftstätigkeit im Januar 1902 auf und hatten folglich die Aktionäre zu entschädigen, die Arbeitsplätze des Personals zu sichern, die teilweise mangelhafte Infrastruktur zu sanieren und das veraltete Rollmaterial zu modernisieren. Dies erforderte Inves-

itionen von über 1,2 Mrd. sFr., die auf dem Kapitalmarkt mit entsprechender Zinsbelastung beschafft werden mussten. Dank grosser Anstrengungen meisterten die SBB diese gewaltige Herausforderung erfolgreich.

Glücklicherweise blieb die Schweiz während der Weltkriege von Kampfhandlungen und Zerstörungen weitgehend verschont. Dennoch litten Bevölkerung und Wirtschaft unter einer stark verknüpften Versorgung. Der Brennstoffmangel zwang die SBB zur raschen Elektrifizierung. Bis 1960 war fast das ganze Streckennetz mit Fahrdrähten überspannt. Es gelang auch, die komplizierte und bürokratische Betriebsstruktur aus der Gründerzeit mit mehreren Neuorganisationen zu vereinfachen. Zwischen 1923 und 1997 war die Geschäftsführung unter Leitung der in Bern ansässigen General-

direktion den drei Kreisdirektionen in Lausanne, Luzern und Zürich übertragen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erholte sich die Wirtschaft rasch und die SBB wuchsen zu einem erfolgreichen Unternehmen. Gegen Ende der sechziger Jahre machte sich zunehmend die Konkurrenz der Strasse bemerkbar. Autobahnbau und Lastwagen verdrängten das Transportmonopol, das den SBB fast zwei Jahrzehnte lang einen Reiseboom und bedeutende Gütermengen gesichert hatte. Der Wettbewerb mit dem Individualverkehr erzwang aufwändige Modernisierungen, welche aber die mit der Abwanderung zur Strasse verbundenen Verkehrsrückgänge nicht aufzuhalten vermochten. Ab 1972 wiesen die SBB-Bilanzen immer grössere Fehlbeträge aus. In der Folge mussten ungenügend frequentierte Nebenstrecken stillgelegt und wenig renta-

**Bild 3:** Kurz vor Jahresende 2000 zeigt sich ein Triebwagen Deh 120 der Brünigbahn auf der Fahrt entlang des Brienersees in perfekter Winter-Idylle (Blick gegen Brienz). **Abb.:** U. Jossi



ble Geschäftsbereiche abgestossen oder aufgegeben werden. So stellten die Bundesbahnen 1996 den Stückgutverkehr ein und reduzierten folglich auch die Angebote für die Wagenladungstransporte. Mit dieser Restrukturierung und dem technischen Fortschritt war auch ein Personalabbau von 41 970 Angestellten (1974) auf 28 000 Bedienstete (2000) verbunden.

Die SBB veranlassten aber auch einen umfassenden Leistungsausbau: Die Einführung des landesweiten Taktfahrplanes (1981) und die in Etappen vermehrten Schnellzugsverbindungen brachten viel Goodwill. Ab 2004 wird die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (Bahn 2000) weitere bedeutende Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Als erfolgreiche Antwort auf die Konkurrenz des Individualverkehrs erhielten die bevölkerungsreichen Agglomerationen

zudem zeitgemässe S-Bahnnetze, die in naher Zukunft noch erweitert werden sollen. SBB und Bundesregierung investieren auch gezielt im internationalen Güterverkehr, wobei neue kombinierte Transportangebote (wie Huckepack, Wechselbehälter usw.) im Markt positioniert wurden.

Im Jahr 1997 vollzogen die SBB eine Unternehmensreform, um künftig eine flexiblere Betriebsführung, eine kostengerechtere Abrechnung und eine leistungsabhängige Abgeltung zu erzielen. Dazu gehört u.a. auch die finanzielle Beteiligung der Kantone und Gemeinden am regionalen Bahnverkehr und der freie Zugang zum Streckennetz.

In den nächsten zehn Jahren wird die gebirgige Schweiz durch neue Alpentransversalen mit Basistunneln am Lötschberg

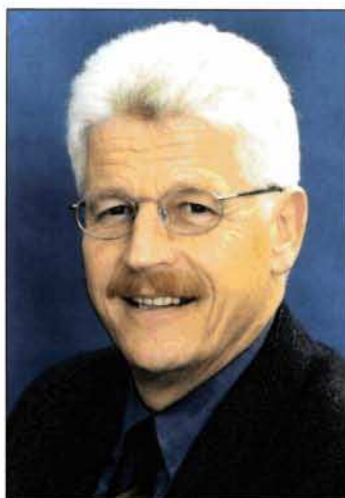
(Eröffnung 2007) und Gotthard (2012) für Hochleistungszüge geöffnet. Damit werden kürzere Verbindungen für den Transport von Reisenden und Gütern realisiert, die den Stellenwert der Schiene gegenüber der Strasse entscheidend verbessern sollten. Dies kann aber nur gelingen, wenn die Nachbarländer ihre Zufahrtsstrecken entsprechend modernisieren und deren Kapazitäten rechtzeitig anpassen. Damit hängt die Zukunft der umweltfreundlichen Eisenbahn eng mit der europäischen Verkehrspolitik zusammen. In diesem Sinne appelliert die Schweizer Bevölkerung an die EU-Politiker/innen in Brüssel, endlich die Weichen entsprechend umzustellen.

**Beat Moser**



# Grusswort

Im Jahre 2002 feiern die SBB ihr 100-jähriges Bestehen. Stimmt das wirklich, mag der unbedarfte Leser einwerfen. Bereits 1997 haben wir doch auf das 150. Jahr angestossen.



## Auf der Suche nach dem Goldenen Mittelweg

Die Experten der Gründerzeit hatten gewarnt, dass Staatsbahnen zu bürokratisch oder, um einen heutigen Begriff zu verwenden,

Man kann es nicht verargen, wenn die Bevölkerung das Jubiläum der Schweizer Bahnen im Jahre 1997 als runden Geburtstag der SBB empfand. Schliesslich prägten und prägen die SBB das öffentliche Verkehrssystem der Schweiz wie kein zweites Unternehmen hierzulande. Und dies seit dem 1. Januar 1902, nachdem der Bund im Jahr zuvor die Schweizerische Centralbahn als erste von fünf grossen Privatbahnen für 177 Millionen Schweizer Franken „zurückgekauft“ hatte.

Die Frage, wer eine Bahn besser betreiben kann – Private oder der Staat – prägt die Bahngeschichte Europas, seit die ersten Züge rollen. Bereits 1850 kamen namhafte Experten in der Schweiz zum Schluss, dass „die Gefahren, dem Staate das Eisenbahnwesen in die Hände zu geben, unleugbar sind. Dasselbe aber der Privatindustrie zu überantworten, scheint noch fast weniger zu rechtfertigen“. Ein klassisches Dilemma also, das noch heute die Gemüter erhitzt, wenn ich mich zum Beispiel an ganz neue Kommentare über die Bahnentwicklung in England erinnere.

Der Umstand, dass die SBB im kommenden Jahr nicht den 150., sondern den 100. Geburtstag feiern, lässt den Schluss zu, dass sich die Privatbahn-Befürworter trotz warnender Stimmen vorerst durchsetzen konnten. Das war so; ein entsprechendes Gesetz verabschiedeten die Räte im Jahre 1852 mit deutlicher Mehrheit.

Doch es kam, wie es kommen musste: Die wie Pilze aus dem Boden schiessenden Eisenbahngesellschaften und das ausländische Kapital suchten das schnelle Geld. Zeit- und Geldknappheit wurden mit kurzlebiger Infrastruktur kompensiert. Der blinde Konkurrenzkampf trieb erste Bahnen in den finanziellen Ruin. Das wiederum verhalf den stärkeren Bahnunternehmen zu Monopolstellungen. Mit dem Zusammenschluss und der Verstaatlichung der fünf grössten Privatbahnen wurde schliesslich der drohende Zusammenbruch des Bahnsystems des 19. Jahrhunderts abgewendet.

zu wenig marktnah geführt würden. Diese Bedenken waren damals richtig und gelten auch heute noch. Gibt es einen Mittelweg? Ich denke, dass mit der Bahnreform von 1997 und der auf 1.1.1999 vollzogenen Überführung der SBB in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft ein Mittelweg gefunden wurde. Bestimmt ist es noch nicht der „Goldene“ Mittelweg. Aber es ist zumindest eine Rechtsform, welche die Vorteile von Staatsaufsicht und unternehmerischer Freiheit kombiniert. Sicher braucht es nicht 54 SBB-Verwaltungsräte, wie das ursprünglich der Fall war. Neun engagierte Köpfe genügen vollauf. Das Parlament braucht auch nicht ritualartig Jahr für Jahr das Budget und die Rechnung der SBB zu genehmigen, wie das bis 1998 der Fall war. Wichtig ist vielmehr, dass die Unternehmensleitung den nötigen Spielraum erhält, um rasch auf neue Marktbedürfnisse reagieren zu können oder – noch besser – die Marktentwicklung dank angemessener Handlungsfreiheit prägen zu können.

Für ihre erfolgreiche Reise als finanziell sanierteres und von politischen Fesseln befreites Unternehmen haben die SBB vier wichtige Ziele vor Augen:

- Die SBB wollen als umfassende, verlässliche Mobilitätsanbieterin im Personen- und Güterverkehr alle Wertschöpfungspotenziale im Mobilitätsumfeld nutzen.
- Sie wollen als Unternehmung auch in Europa tätig sein, basierend auf einer starken Marke SBB.
- Die SBB wollen im Mobilitätsbereich eine technologische Vorreiterrolle spielen und neue Maßstäbe bei der Einführung von leistungs- und sicherheitssteigernden Systemen setzen.
- Die SBB wollen aber auch die „etwas andere Unternehmung“ sein. Sie sind offen für neue Arbeitszeitmodelle und wollen für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv sein.

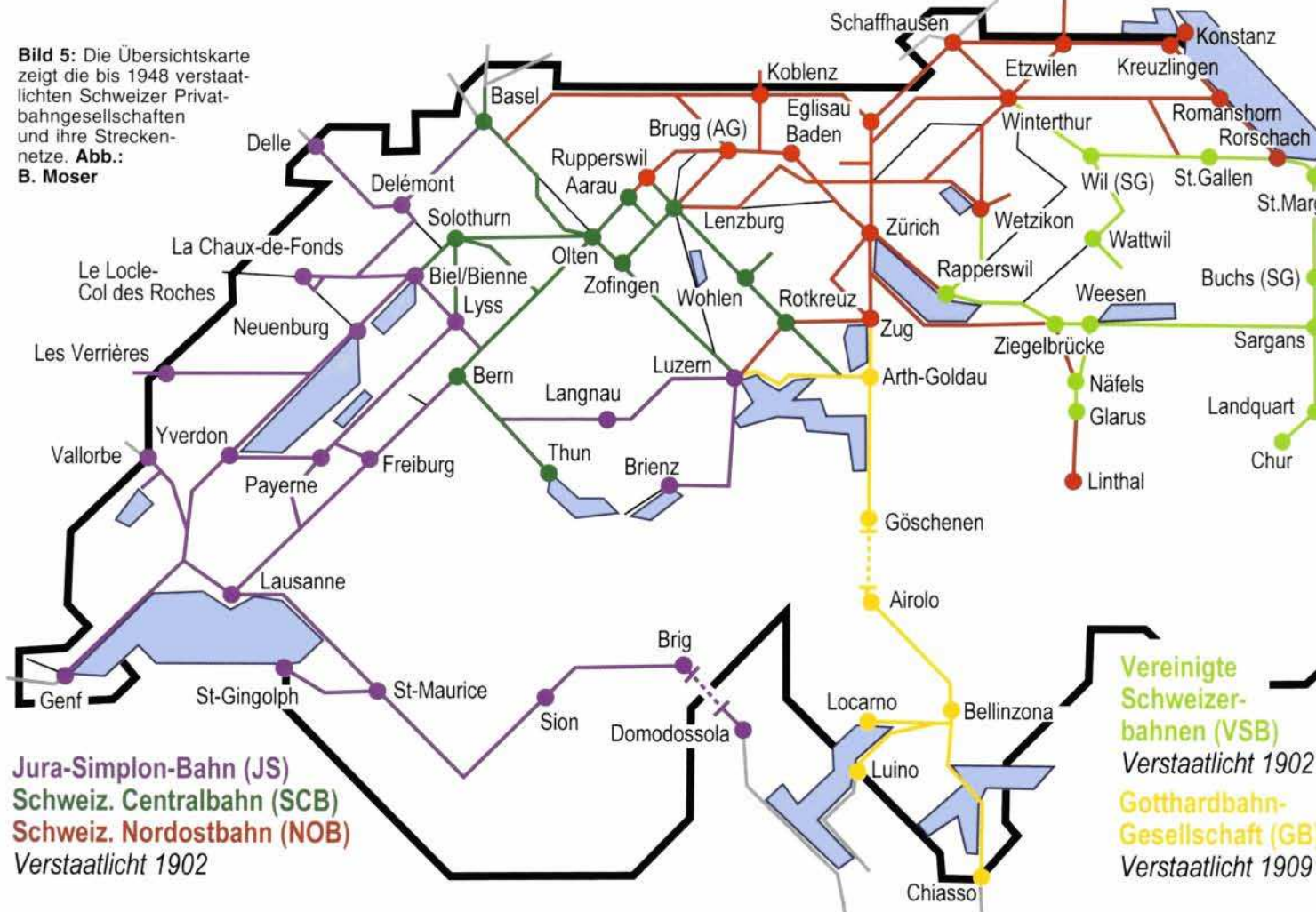
Ich bin überzeugt, dass die SBB gut unterwegs sind!

Benedikt Weibel  
Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B. Weibel'.



**Bild 5:** Die Übersichtskarte zeigt die bis 1948 verstaatlichten Schweizer Privatbahngesellschaften und ihre Streckennetze. **Abb.: B. Moser**



**Jura-Simplon-Bahn (JS)**  
**Schweiz. Centralbahn (SCB)**  
**Schweiz. Nordostbahn (NOB)**  
 Verstaatlicht 1902

**Vereinigte Schweizerbahnen (VSB)**  
 Verstaatlicht 1902  
**Gotthardbahn-Gesellschaft (GB)**  
 Verstaatlicht 1909

# Die zu den Schweizerischen Bundesbahnen verstaatlichten Privatbahngesellschaften (1901)

## Schweizerische Nordostbahn (NOB)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
Zürich-Baden	23,3	1847	1925
Winterthur-Romanshorn	57,5	1855	1928
Oerlikon-Winterthur	20,4	1855	1925
Zürich-Oerlikon	4,6	1856	1925
Baden-Brugg	9,0	1856	1925
Winterthur-Andelfingen-Schaffhausen (Rheinfallbahn)	29,8	1857	1943
Brugg-Aarau	17,8	1858	1925
Turgi-Waldshut	15,5	1859	1944
Altstetten-Zug-Luzern	59,2	1864	1922/32
Oerlikon-Bülach / Dielsdorf	20,0	1865	1928/60
Rorschach-Romanshorn	14,3	1869	1928
Romanshorn-Konstanz	18,7	1871	1946
Konstanz / Singen-Etzwilen-Winterthur (Nationalbahn)	74,2	1875	1946/47
Pratteln-Brugg	48,1	1875	1926
Zürich-Ziegelbrücke	55,6	1875	1923/27
Ziegelbrücke-Näfels	3,9	1875	1933
Sulgen-Gossau	22,7	1876	1936
Winterthur-Koblentz	47,2	1876	1945
Effretikon-Wetzikon-Hinwil	21,6	1876	1944
Wettingen-Niederglatt	18,2	1877 <sup>1)</sup>	-
Winterthur-Wettingen-Lenzburg-Aarau (Nationalbahn)	63,2	1877	1946
Glarus-Linthal	15,7	1879	1933
Brugg-Othmarsingen-Hendschiken	9,8	1882	1927
Dielsdorf-Niederweningen	7,2	1891	1960
Koblentz-Stein-Säckingen	25,5	1892	1944

## Schweizerische Nordostbahn (NOB)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
Zürich-Meilen-Rapperswil	34,3	1894	1926
Schaffhausen-Etzwilen	16,2	1894/95	1945
Thalwil-Zug	17,0	1897	1923
Eglisau-Neuhausen	17,2	1897	1928

<sup>1)</sup> Stilllegung Otelfingen-Niederglatt im Mai 1937

## Jura-Simplon-Bahn (JS)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
Yverdon-Bussigny	31,5	1855	1925
Bussigny-Renens-Morges	10,5	1855	1925
Renens-Lausanne	4,7	1856	1925
Villeneuve-Bex	18,6	1857	1924
Genève-La Plaine (PLM)	16,2	1858	1956
Morges-Coppet	32,9	1858	1925
Genève-Coppet	12,0	1858	1925
Bouveret-Martigny	38,3	1859	1923/54
Yverdon-Vaumarcus-Neuchâtel-La Neuveville	49,8	1859	1927
Martigny-Sion	25,9	1860	1923
Thörishaus-Ballswil (Fribourg)	16,7	1860	1927
Auvernier-Les Verrières	35,4	1860	1942
Bex-St. Maurice	2,3	1860	1924
Biel/Bienne-La Neuveville	15,4	1860	1927
Lausanne-Villeneuve	28,8	1861	1924

## Jura-Simplon-Bahn (JS)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
Ballswil (Fribourg)-Lausanne	69,3	1862	1927
Biel/Bienne-Zollikofen	26,1	1864	1928
Gümligen-Langnau i.E.	29,9	1864	1934
Sion-Sierre	15,5	1868	1919
Cossonay-Vallorbe	26,7	1870	1925
Porrentruy-Delle	11,8	1871	1933
Biel/Bienne-Les Convers	42,2	1874	1934
Sonceboz-Tavannes	6,8	1874	1937
Vallorbe-Frontière Jougne	2,6	1875 <sup>1)</sup>	-
Langnau i.E.-Luzern	54,1	1875	1934
Basel-Delémont	37,3	1875	1931
Lyss-Murten	24,2	1876	1944
Palézieux-Murten	55,0	1876	1944
Fribourg-Payerne	20,5	1876	1947
Delémont-Glovelier	11,7	1876	1933
Tavannes-Court	11,8	1876	1937
Delémont-Moutier	11,0	1876	1928
Payerne-Yverdon	27,3	1877	1945
Glovelier-Porrentruy	16,2	1877	1933
Court-Moutier	6,0	1877	1937
Sierre-Leuk	9,5	1877	1919
Leuk-Brig	27,7	1878	1919
Bouveret-St. Gingolph	4,0	1886	1954
Vallorbe-Le Pont	8,7	1886	1938
Renan-La Chaux-de-Fonds	3,5	1888	1934
Renan-Les Convers	7,2	- <sup>2)</sup>	-

<sup>1)</sup> Stilllegung April 1939

<sup>2)</sup> Stilllegung Dezember 1888



**Bild 6:** Ankunft des ersten Zuges der durch Verstaatlichung entstandenen SBB in der Bundeshauptstadt Bern am 1. Januar 1902 um 02.00 Uhr.  
**Abb.:**  
**Archiv SBB**



### Vereinigte Schweizerbahnen (VSB)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
Winterthur–Wil (SG)	26,9	1855	1927
Wil (SG)–Flawil	15,1	1855	1927
Flawil–Winkeln	9,0	1856	1927
Winkeln–St. Gallen	6,0	1856	1927
Wallisellen–Uster	12,1	1856	1932
St. Gallen–Rorschach	16,5	1856	1927
Rorschach–Rheineck	6,9	1857	1934
Uster–Wetzikon	6,9	1857	1932
Rheineck–Chur	83,6	1858	1927-34
Wetzikon–Rüti (ZH)	8,7	1858	1932
Rüti (ZH)–Rapperswil	6,6	1859	1932
Rapperswil–Weesen–Glarus	39,2	1859	1933
Sargans–Murg	21,2	1859	1927
Weesen–Murg	10,0	1859	1927
Wil–Ebnat (Toggenburgerbahn)	25,2	1870	1931/43

### Von SBB später erworbene Strecken

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
----------	----------	-----------	------------------

#### Seethalbahn (STB) fusioniert 1922

Emmenbrücke–Beinwil a/See	23,0	1883	1910
Beinwil a/See–Lenzburg	15,0	1883	1910
Beinwil a/See–Menziken	3,0	1887	1910
Lenzburg–Wildegg	4,0	1895	1910
Menziken–Beromünster	4,8	1907	1910

#### Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) fusioniert 1947

Hinwil–Bauma	11,3	1901	1947
--------------	------	------	------

*Stilllegungen: Lenzburg–Wildegg 1984  
Beinwil a/See–Menziken–Beromünster 1992*

### Schweizerische Centralbahn (SCB)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
Basel–Liestal	13,2	1854	1924
Liestal–Sissach	6,9	1855	1924
Aarau–Olten–Emmenbrücke	63,8	1856	1924/25
Aarburg–Herzogenbuchsee	23,8	1857	1925
Sissach–Läufelfingen	9,6	1857	1953
Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel/Bienne	37,8	1857	1927/44
Herzogenbuchsee–Bern	37,2	1857	1925
Läufelfingen–Olten	7,9	1858	1953
Emmenbrücke–Luzern	4,0	1859	1924
Bern–Thun	28,2	1859	1919
Bern–Thörishaus	9,9	1860	1927
Basler Verbindungsbahn	3,8	1873	1956
Rapperswil–Wohlen	13,5	1874	1927
Wohlen–Muri	9,5	1875	1927
Wohlen–Bremgarten	6,6	1876	1912
Olten–Solothurn	33,8	1876	1927
Solothurn–Busswil (–Lyss) (Aarau–)Suhr–Zofingen (Nationalbahn)	14,9	1877	1946
Muri–Rotkreuz	17,5	1881	1927
Rotkreuz–Immensee	7,0	1882	1922
Basel–St. Johann	1,3	1901	1957

### Von SBB später erworbene Strecken

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
----------	----------	-----------	------------------

#### Jura Neuchâtelois (JN) fusioniert 1913

La Chaux-de-F.–Le Locle	8,1	1857	1931
La Chaux-de-F.–Les Convers	3,5	1859	1931
Neuchâtel–Les Hauts–Genev.	19,7	1859	1931
Les Hauts–G.–Les Convers	4,8	1860	1931

### Gotthardbahn-Gesellschaft (GB)

Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
<b>Fusioniert 1909</b>			
Biasca–Bellinzona	19,8	1874	1921
Lugano–Chiasso	26,2	1874	1922
Bellinzona–Locarno	20,9	1874	1936
Göschenen–Airolo (Gotthardtunnel)	16,2	1882	1920
Giubiasco–Lugano	26,0	1882	1922
Immensee–Göschenen	70,3	1882	1922
Airolo–Biasca	44,9	1882	1920
Cadenazzo–Pino (–Luino)	16,2	1882	1960
Luzern–Immensee	16,7	1897	1922
Zug–Arth–Goldau	15,5	1897	1922

### Von SBB später erworbene Strecken

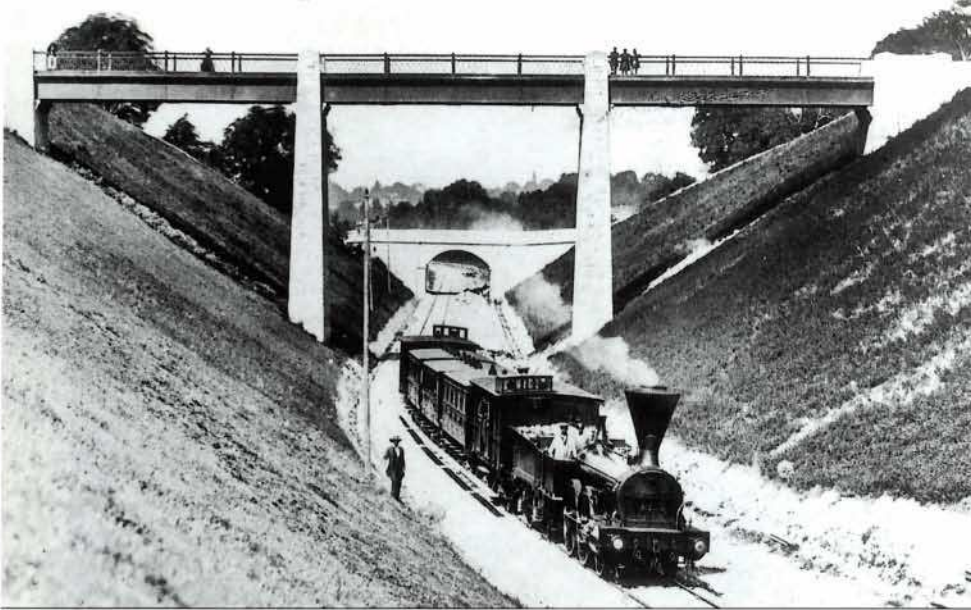
Strecken	Länge km	Eröffnung	Elektrifizierung
----------	----------	-----------	------------------

#### Tösstalbahn (TTB) fusioniert 1918

Winterthur–Bauma	22,9	1875	1951
Bauma–Wald	6,1	1876	1951
Wald–Rüti ZH (WR)	14,5	1876	1944

### Wichtigste neugebaute SBB-Strecken

Brig–Iselle (Simplon)	21,8	Eröffnet	1906
Uznach–Wattwil (Ricken)	12,2	Eröffnet	1910
Sissach–Gelterkinden–Olten (Hauenstein-Basistunnel)	17,6	Eröffnet	1916
Grüemet–Killwangen–Sp. (Heitersberg-Strecke)	6,7	Eröffnet	1975
Zürcher Flughafenbahn	13,5	Eröffnet	1980
Zufahrt Genf-Flughafen	2,2	Eröffnet	1987



Die SBB entstanden 1901 bis 1909 durch Verstaatlichung von fünf nachfolgend beschriebenen Privatbahngesellschaften.

### Die Nordostbahn (NOB)

Als erste Eisenbahngesellschaft des Landes eröffnete die Schweizerische Nordbahn am 7. August 1847 ihre Schienentrasse Zürich–Baden. Bereits sechs Jahre später wurde dieses Unternehmen von der neu gegründeten Schweizerischen Nordostbahngesellschaft (NOB) übernommen. Vom Direktionssitz Zürich aus entstanden in der Folge Verbindungen nach Aarau, Basel, Waldshut, Schaffhausen, zum Bodensee



#### Bilder links (v.o.n.u.):

**Bild 7:** Als erste Eisenbahn der Westschweiz fuhr die Gesellschaft Ouest-Suisse (OS) von Yverdon und Morges nach Lausanne. Die Aufnahme entstand kurz nach der Streckeneröffnung im Jahr 1856 westlich von Lausanne.

**Bild 8:** 1896, drei Jahre vor ihrem Abbruch, hatte die Engerth-Personenzuglok Ec 2/5 Nr. 36 der Centralbahn (SCB) Rangierdienst in Luzern zu leisten. **Abb.: Archiv Hürlimann**

**Bild 9:** Eine Engerth-Dampflok der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) mit Baujahr 1857 fährt um 1900 am Walensee entlang.

**Bild 10:** Auf der Drehscheibe des Lokdepots Winterthur zeigte sich um 1899 eine SLM-Tenderlok Ed 4/5 der Tösstalbahn (TTB).

**Bild 11 (unten):** Wenig später präsentierte sich an gleicher Stelle eine Esslinger Güterzug-Schleppender-Lok B3T der Nordostbahn (NOB). **Abb. 7, 9 bis 11: Verkehrshaus der Schweiz**

