

Die Geschichte der Eisenbahn in der Schweiz 1847 - 1947.

Zwei Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg feierten die Schweizerischen Bundesbahnen 1947 ihr hundertjähriges Jubiläum.

In der Schweiz hat es mit der Eisenbahn etwas länger gedauert. England, Belgien, Deutschland und Österreich verfügten bereits über das neue Verkehrsmittel. Die Schienennetze wurden beständig ausgebaut.

Das blieb Schweizer Kaufleuten und Journalisten natürlich nicht verborgen. Sie berichteten um die Mitte des 19. Jahrhunderts von Fahrten mit dem neuen Verkehrsmittel. Mit der Eisenbahn würden geringere Transportkosten anfallen und Waren könnten entsprechend verbilligt angeboten werden.

Die erste Eisenbahnstrecke auf Schweizer Boden führte von St. Louis nach Basel. Sie war der südlichste Teil der Bahnstrecke Straßburg – Basel, gebaut und betrieben von der Compagnie de Strasbourg à Bâle unter der Leitung von Nicolas Koechlin. Der Französische Bahnhof in Basel wurde am 11. Dezember 1845 eröffnet.

Erste Ideen zum Bau einer Binnenbahnstrecke regte die Zürcher Handelskammer 1836 an: Eine Eisenbahnstrecke zwischen Zürich und Basel entlang der Limmat, der Aare und dem Rhein. Nachdem aber die beiden Halbkantone Baselland und Basel-Stadt den Bau abgelehnt hatten, beschlossen die Zürcher Kaufleute den Streckenverlauf auf Zürich–Baden–Koblenz–Waldshut zu ändern, um einen Anschluß an die deutsche Badische Hauptbahn garantieren zu können. Da jedoch das Geld nicht für die ganze Strecke ausreichte, konnte am 7. August 1847 lediglich die Strecke zwischen Zürich und Baden eröffnet werden, die nun die erste Schweizer Eisenbahnstrecke darstellte.

Die Strecke zwischen dem schweizerischen Baden und Zürich wurde von der Schweizerischen Nordbahn betrieben. Sie maß 23 Kilometer und erhielt ihren Spitznamen von einer Badener Spezialität, den spanischen Brötli, einem Hefengebäck. Die Einweihung der «Spanisch-Brötli-Bahn» wurde am 7. August 1847 festlich gefeiert. Damit hielt der technische Fortschritt Einzug.

Die Nordbahngesellschaft beschaffte zur Betriebseröffnung der Spanisch-Brötli-Bahn zwei Dampflokomotiven der Bauart D 1/3. Es handelt sich dabei um die ersten für eine Schweizer Bahngesellschaft gebauten Lokomotiven. Sie entsprachen den amerikanischen Lokomotiven des Norris-Typs und wurden von Emil Kessler in Karlsruhe konstruiert. Der Kaufpreis betrug rund 35.000 Schweizer Franken. Da bei den ersten beiden Lokomotiven die Treibachslast zu hoch ausgefallen war, bestellte die Gesellschaft bei Kessler für je 40.000 Franken zwei Lokomotiven des Typs D 2/4, die einer verbesserten Version der Württembergischen III entsprachen.

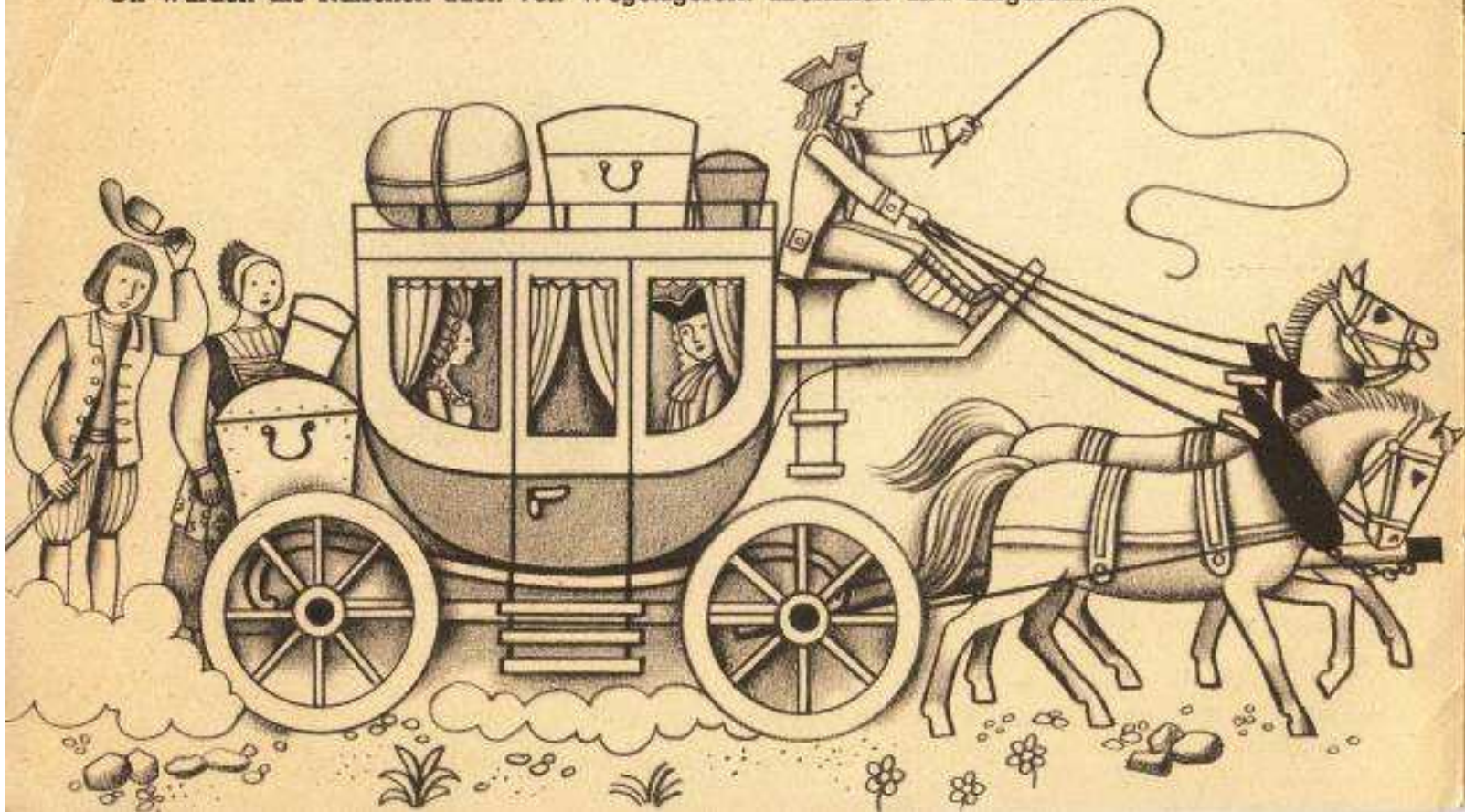
Im Hinblick auf das 100-Jahre-Jubiläum der schweizerischen Eisenbahnen schuf die SBB-Hauptwerkstätte Zürich im Jahr 1947 zusammen mit der SLM in Winterthur einen Nachbau der D 1/3 «Limmat». Der voll betriebsfähige Nachbau ist im Besitz von SBB Historic. Normalerweise ist die Lokomotive im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

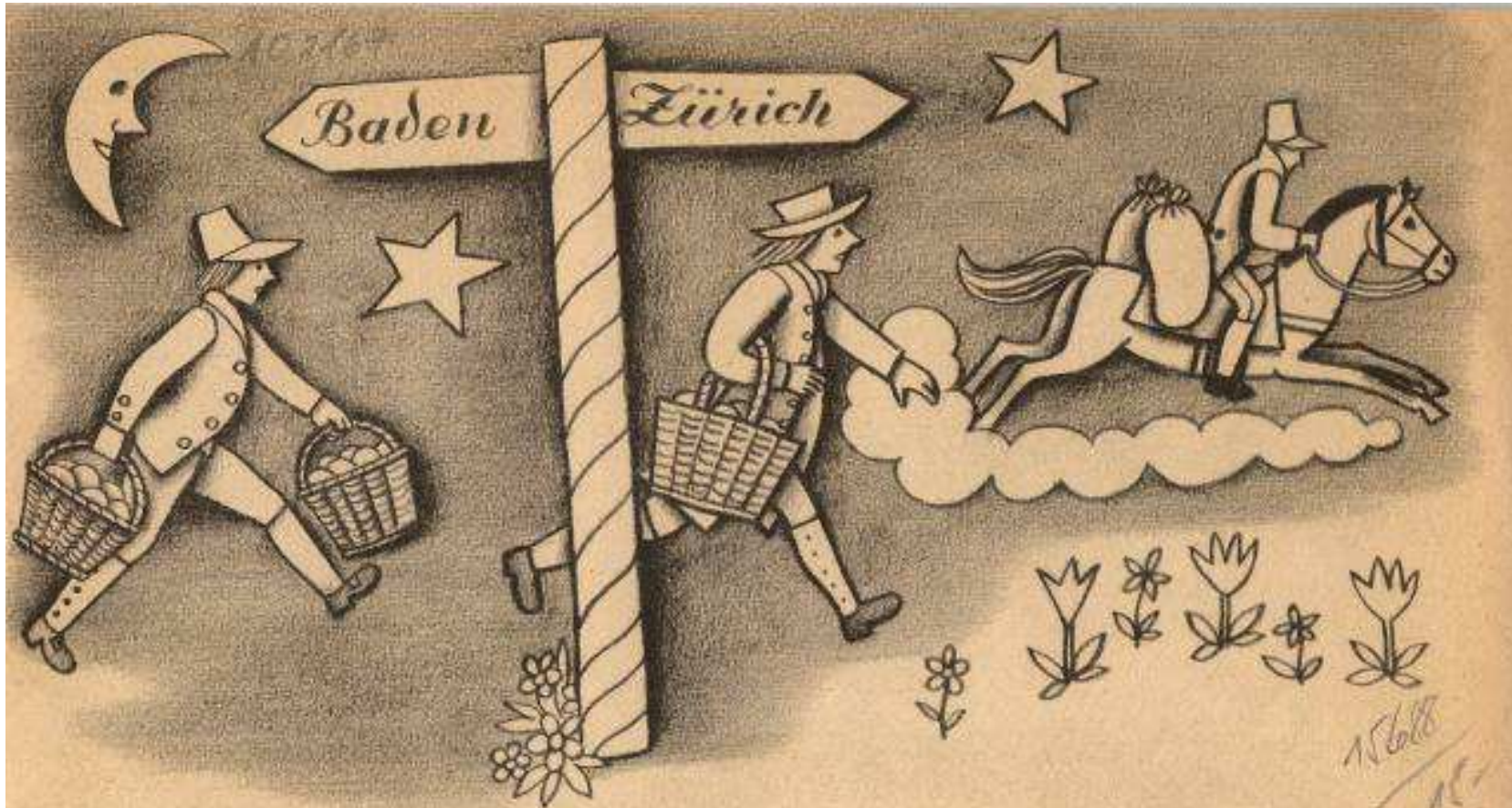
Aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der ersten Schweizer Bahn wurde 1947 ein großes Jubiläum gefeiert. Dazu erschien auch eine heute rar gewordene Broschüre mit 16 Seiten Umfang und hübschen schwarz-weißen bzw. farbigen Illustrationen. Sie sollte den Schweizer Kindern die Eisenbahngeschichte nahebringen von den ersten Anfängen in der Vergangenheit bis zur Gegenwart nach dem Kriege und auf Zukunft hin, in der sich die Eisenbahn das Verkehrsaufkommen mit anderen Mitbewerben würde teilen müssen.

Das von den SBB herausgegebene Kinderbilderbuch wurde in Zürich bei Ernst Lang als Broschüre im Querformat aufgelegt.



Bis vor hundert Jahren ging man noch zu Fuß von Land zu Land. Nur Adelige und reiche Kaufleute konnten sich vornehme Kutschen leisten. Zwar fuhren seit etwa 1700 regelmäßig Postkutschen von Ort zu Ort. Sie galten damals als rasches Beförderungsmittel. Trotzdem dauerte die Fahrt von Zürich bis nach Genf noch immer zwei bis drei Tage, und nur ganz gesunde Menschen konnten das Rütteln und Schütteln ertragen. Zudem gab es Rad- und Achsenbrüche und sonst mancherlei Unangenehmes. Oft wurden die Kutschen auch von Wegelagerern überfallen und ausgeraubt.





Alledem half die **Eisenbahn** ab. In der Schweiz fuhr sie zum erstenmal im Jahre 1847 und hieß «Spanisch-Brötli-Bahn». Warum? Im alten Zürich aß man gerne die feinen «Weggli» aus Baden «Spanisch-Brötli» genannt. Die «gnädigen Herren» in Zürich wollten jeden Morgen ganz frische Brötchen haben, deshalb mußten ihre Diener während der Nacht nach Baden laufen oder reiten, um mit den warmen «Weggli» früh genug in Zürich zu sein.

Wie waren sie froh, als die erste Eisenbahn fuhr, nämlich . . .



Zürich

1847

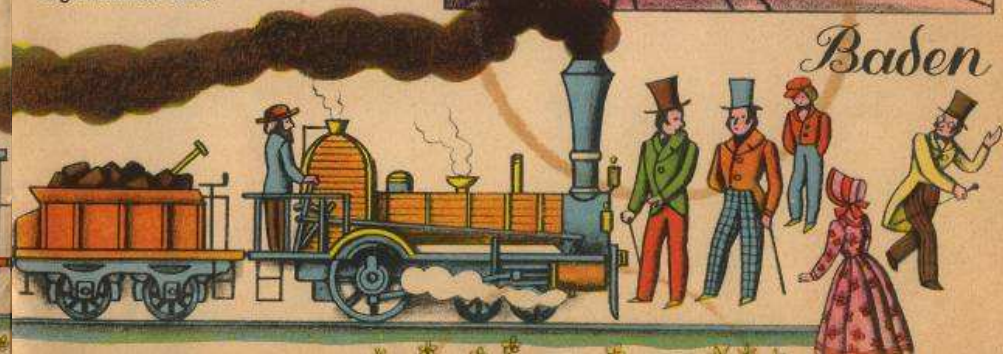
Dieses gemütliche Bähnlein fuhr viermal im Tage von Zürich nach Baden und zurück. Es gab aber viele Leute, die nicht mit dem neuen «Dampftröß» einverstanden waren. Manche glaubten, der Mensch werde beim Bahnfahren krank, weil er die ungewohnte Geschwindigkeit von sage und schreibe 30 Kilometern in der Stunde nicht aus-

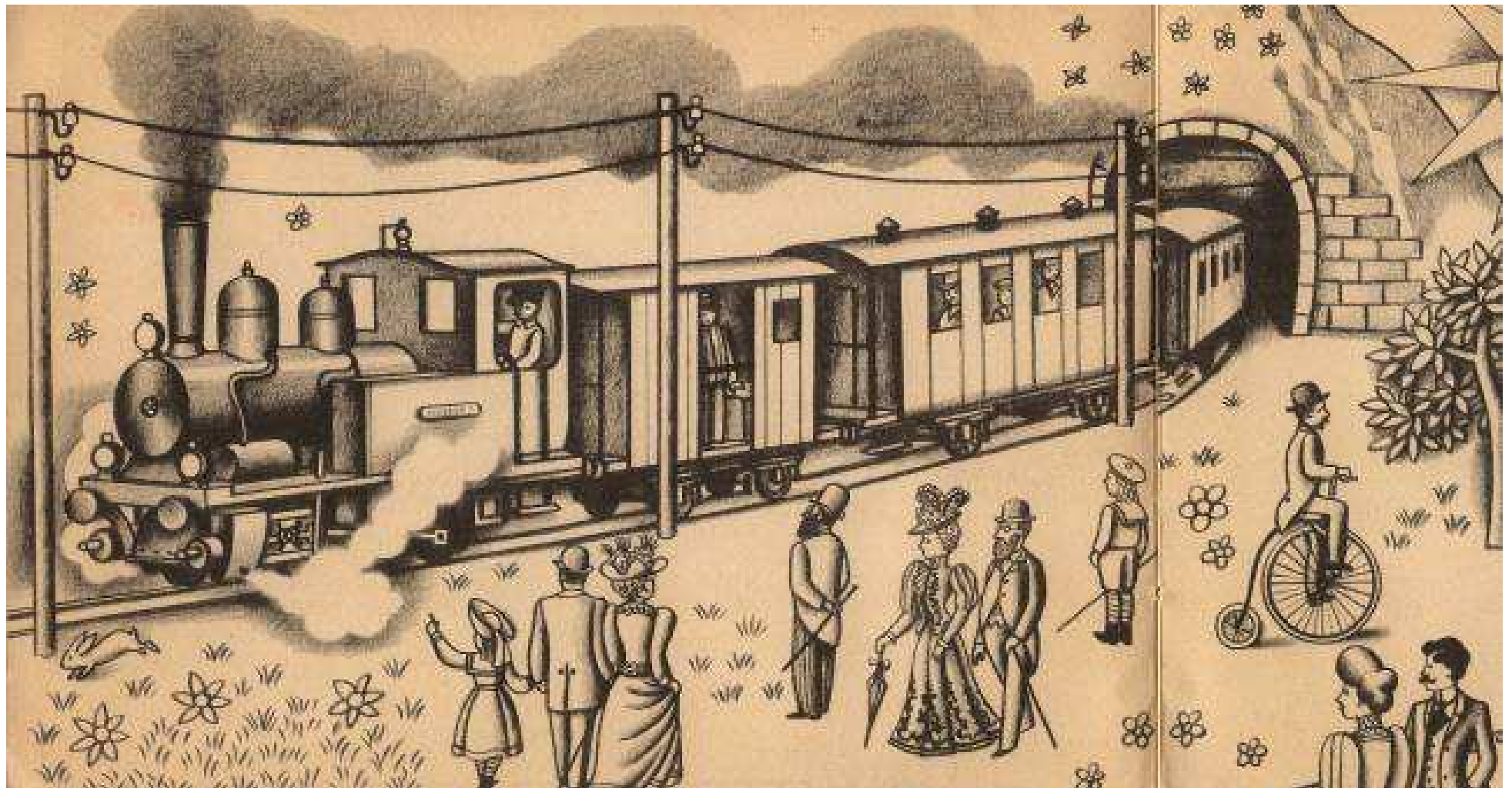
Die Spanischbrötlibahn

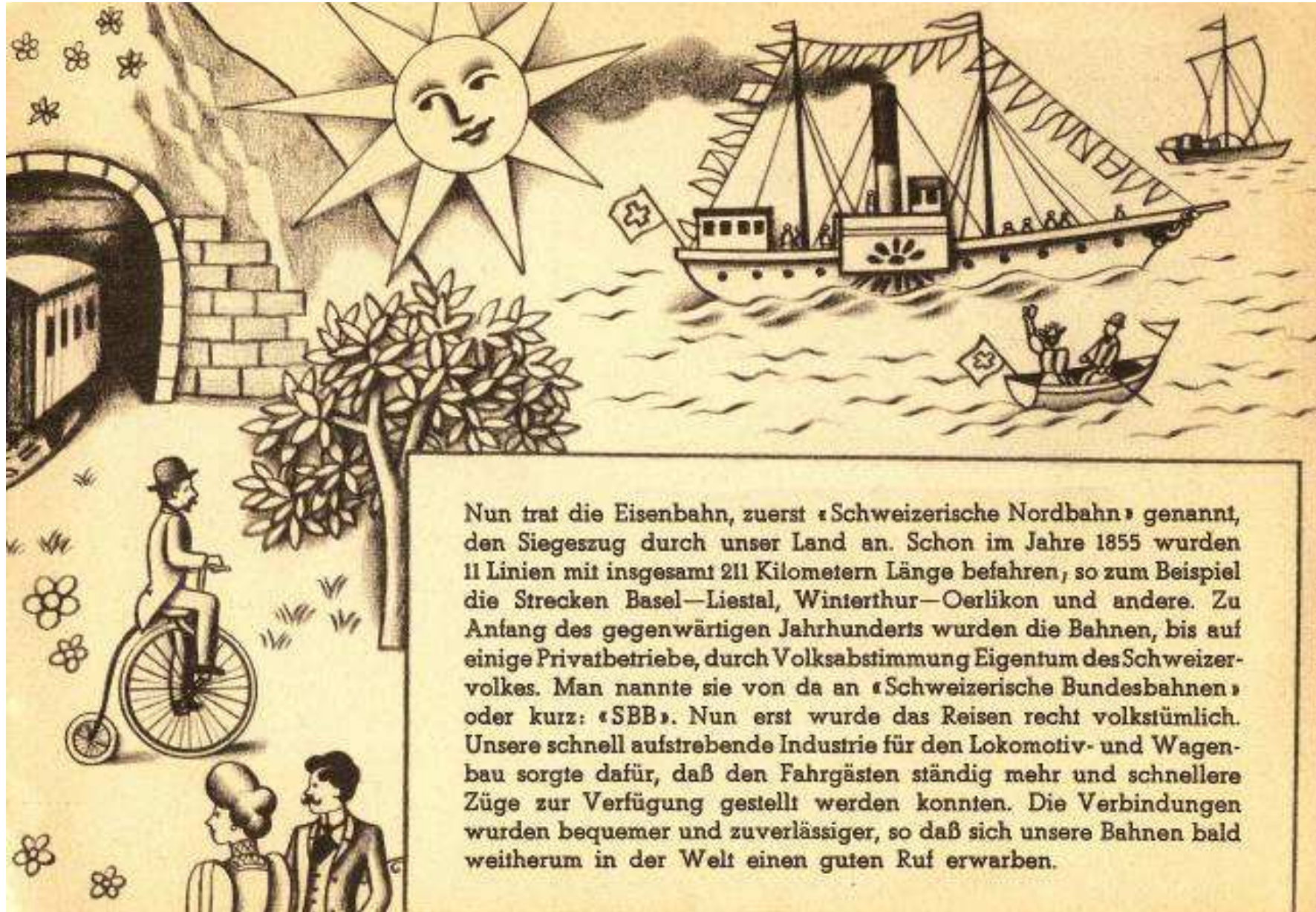
halte. Andere meinten, die aus dem Kamin stiebenden Funken würden Wälder und Felder anzünden. Deshalb wurde die Bahn oft mit allen Mitteln bekämpft. Es dauerte lange, bis das Mißtrauen schwand und man einsah, daß dieses neue Beförderungsmittel mehr gute als schlechte Eigenschaften hatte.



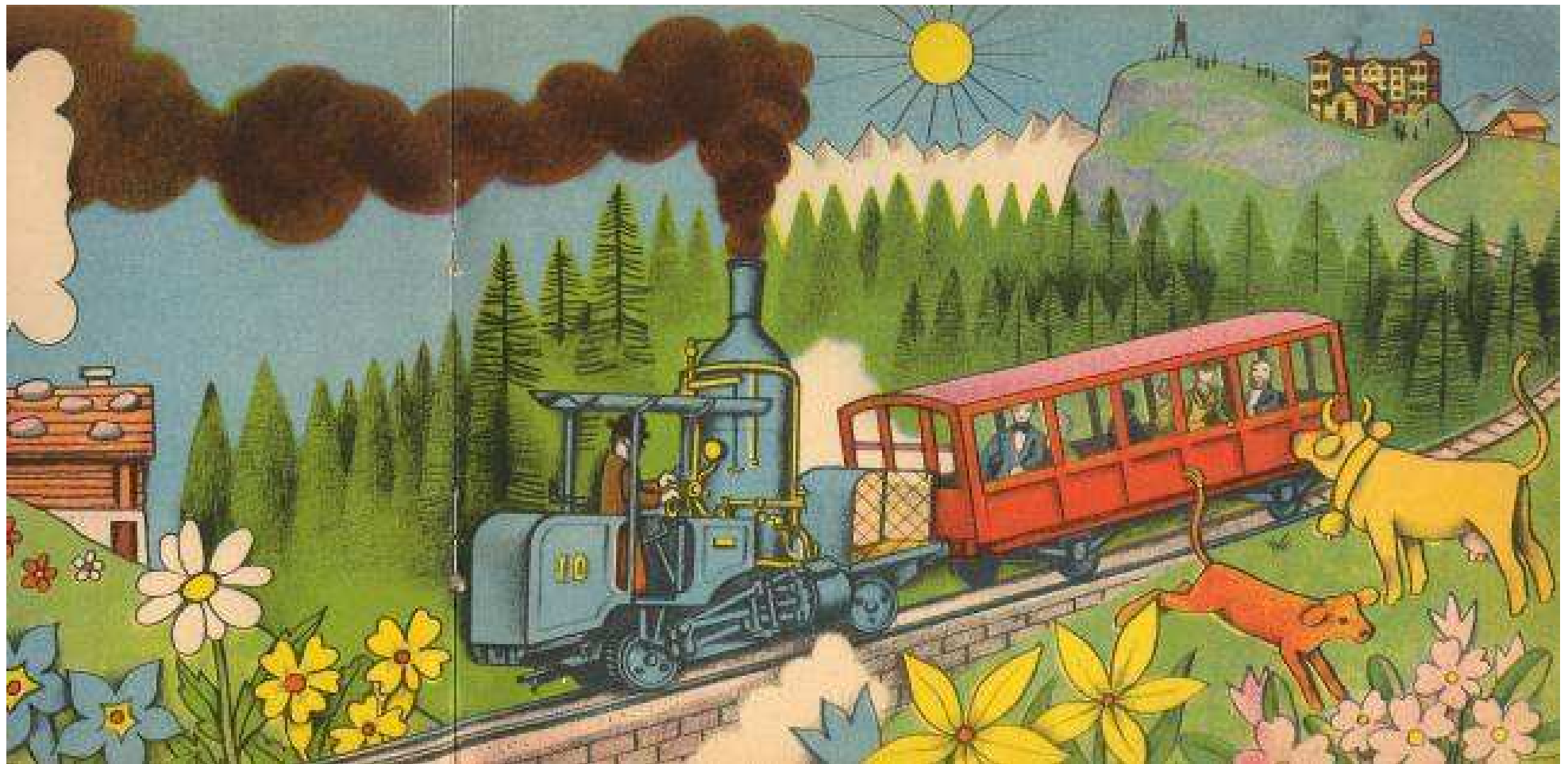
Baden





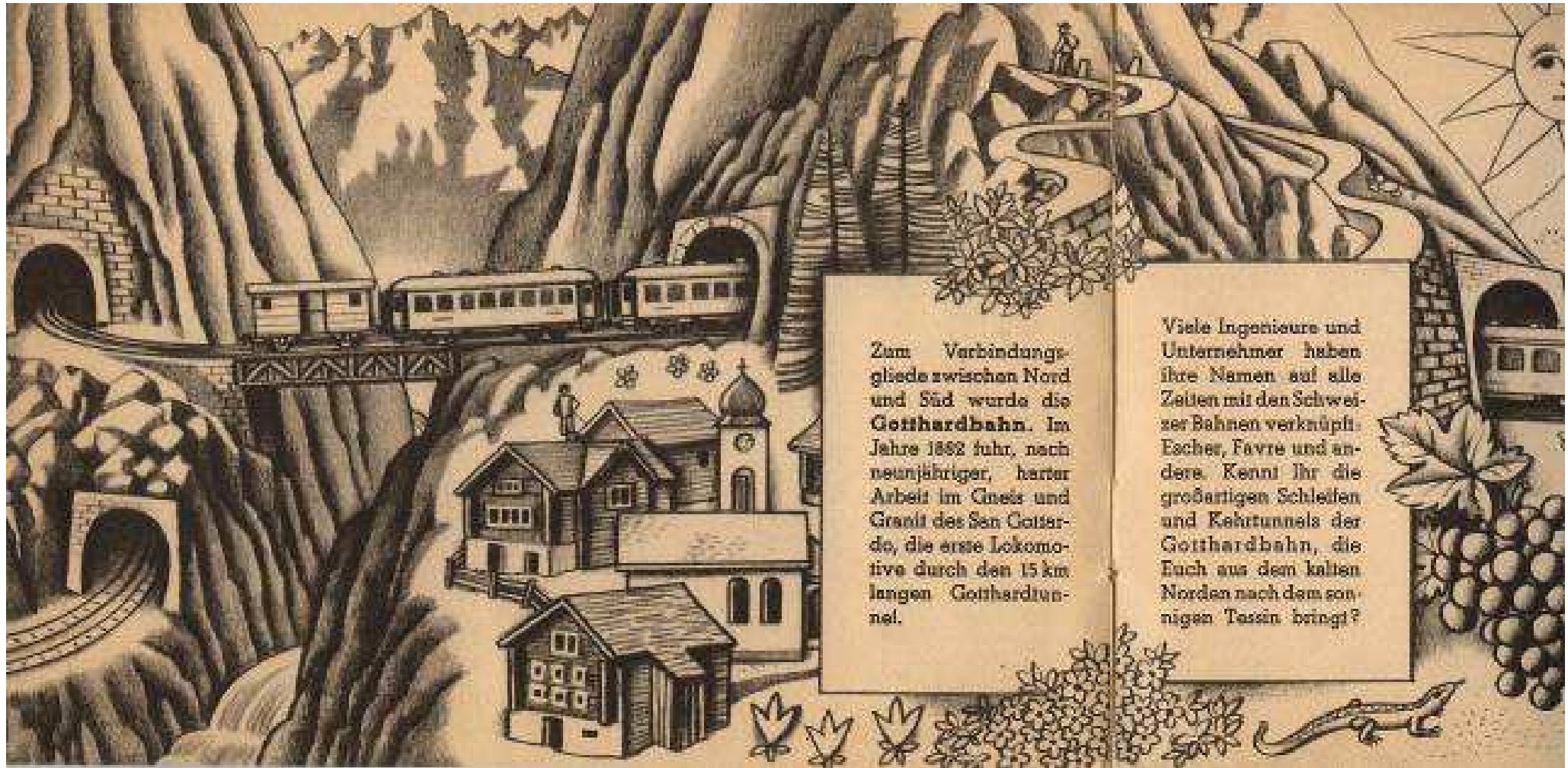


Nun trat die Eisenbahn, zuerst «Schweizerische Nordbahn» genannt, den Siegeszug durch unser Land an. Schon im Jahre 1855 wurden 11 Linien mit insgesamt 211 Kilometern Länge befahren, so zum Beispiel die Strecken Basel—Liestal, Winterthur—Oerlikon und andere. Zu Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts wurden die Bahnen, bis auf einige Privatbetriebe, durch Volksabstimmung Eigentum des Schweizervolkes. Man nannte sie von da an «Schweizerische Bundesbahnen» oder kurz: «SBB». Nun erst wurde das Reisen recht volkstümlich. Unsere schnell aufstrebende Industrie für den Lokomotiv- und Wagenbau sorgte dafür, daß den Fahrgästen ständig mehr und schnellere Züge zur Verfügung gestellt werden konnten. Die Verbindungen wurden bequemer und zuverlässiger, so daß sich unsere Bahnen bald weitherum in der Welt einen guten Ruf erwarben.



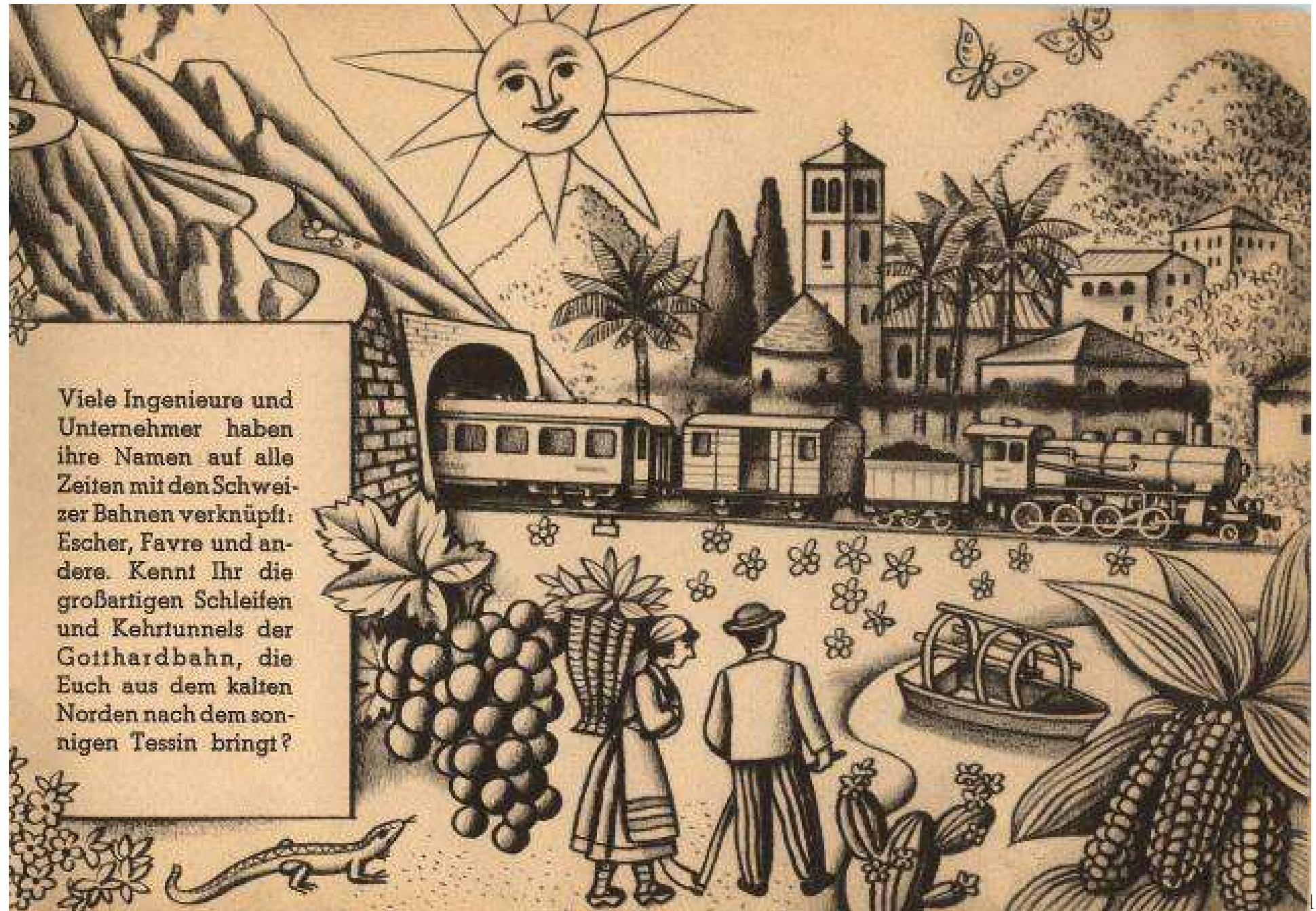
Neben den «SBB» entstanden noch andere Unternehmen, hauptsächlich Bergbahnen, die Allen unsere schöne Bergwelt erschlossen. Denkt einmal an die kühn geführten Schienenstränge der Jungfraubahn und an die besonders in den letzten Jahren viel gebauten Drahtseil- und Schwebbahnen! Besonders die Rigibahn war damals eine Sensation, und es gehörte für Einheimische und Fremde bald zum guten Ton, einmal in der Rigibahn gesessen und oben den herrlichen Sonnenaufgang bewundert zu haben.



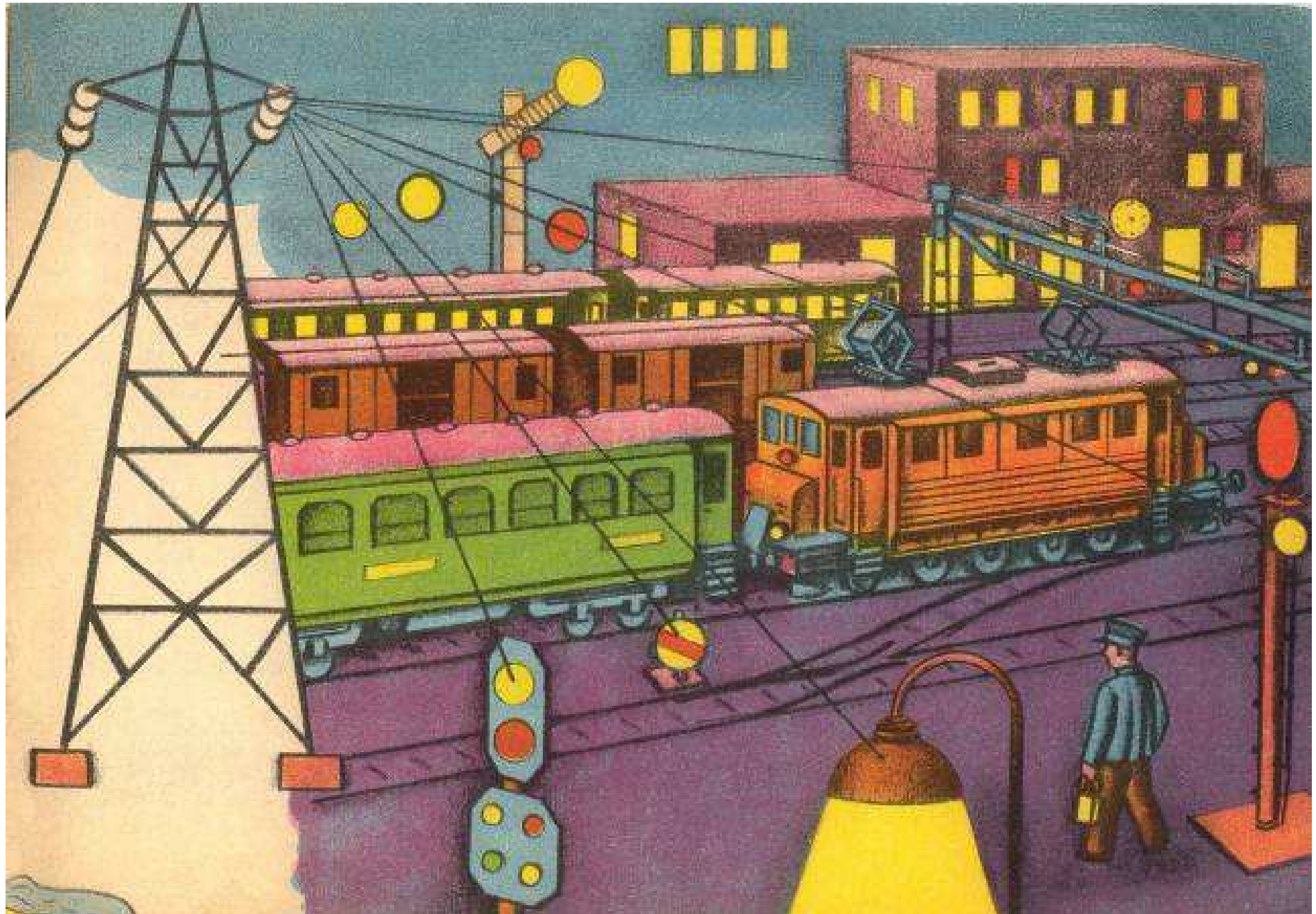


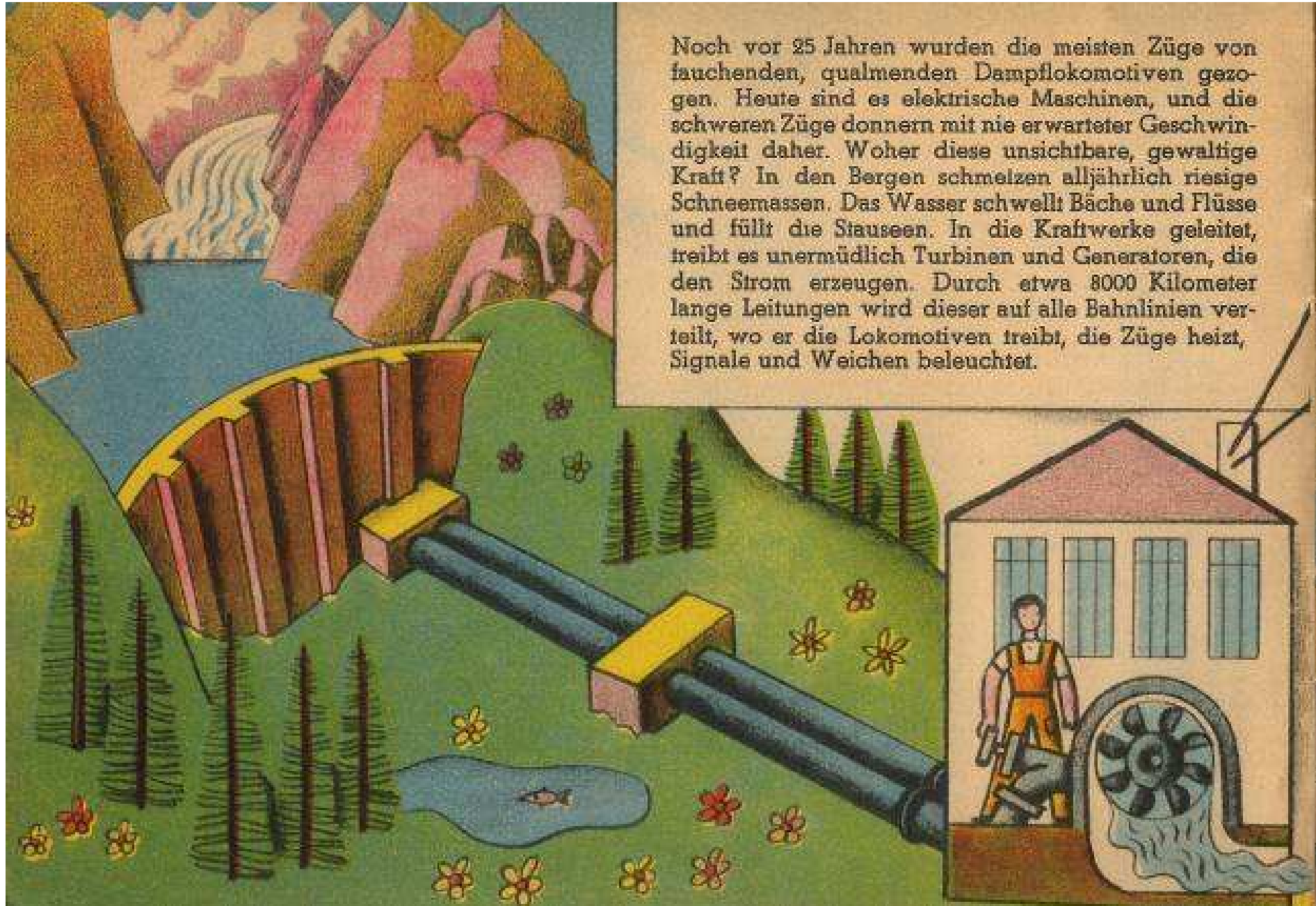
Zum Verbindungs-
glicke zwischen Nord
und Süd wurde die
Gotthardbahn. Im
Jahre 1862 fuhr, nach
neunjähriger, harter
Arbeit im Gneis und
Granit des San Gotter-
do, die erste Lokomo-
tive durch den 15 km
langen Gotthardtun-
nel.

Viele Ingenieure und
Unternehmer haben
ihre Namen auf alle
Zeiten mit den Schwe-
izer Bahnen verknüpft.
Escher, Favre und an-
dere. Kennt Ihr die
großartigen Schleifen
und Kehrtunnels der
Gotthardbahn, die
Euch aus dem kalten
Norden nach dem son-
nigen Tassin bringt?



Viele Ingenieure und Unternehmer haben ihre Namen auf alle Zeiten mit den Schweizer Bahnen verknüpft: Escher, Favre und andere. Kennt Ihr die großartigen Schleifen und Kehrtunnels der Gotthardbahn, die Euch aus dem kalten Norden nach dem sonnigen Tessin bringt?

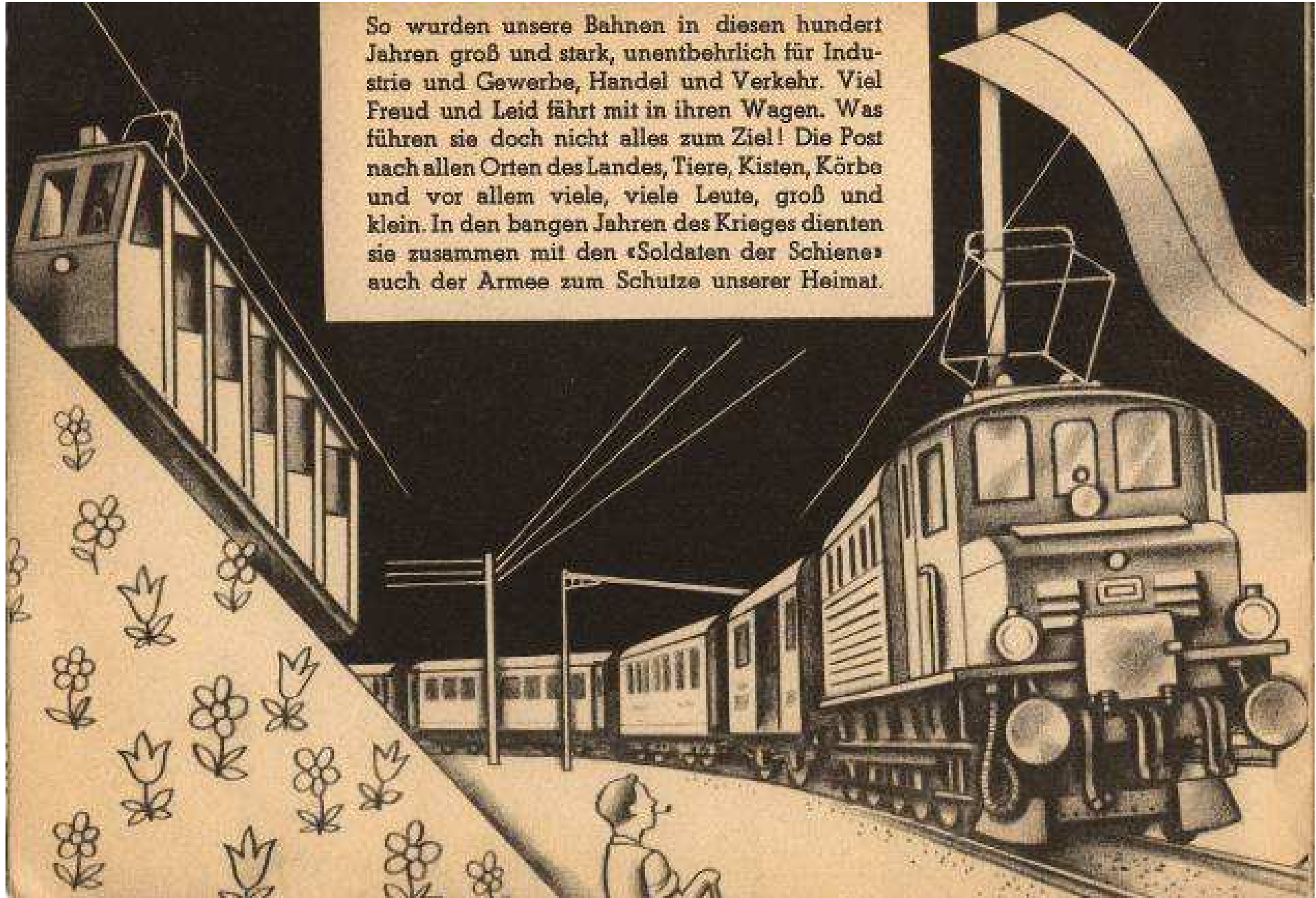




Noch vor 25 Jahren wurden die meisten Züge von fauchenden, qualmenden Dampflokomotiven gezogen. Heute sind es elektrische Maschinen, und die schweren Züge donnern mit nie erwarteter Geschwindigkeit daher. Woher diese unsichtbare, gewaltige Kraft? In den Bergen schmelzen alljährlich riesige Schneemassen. Das Wasser schwellt Bäche und Flüsse und füllt die Stauseen. In die Kraftwerke geleitet, treibt es unermüdlich Turbinen und Generatoren, die den Strom erzeugen. Durch etwa 8000 Kilometer lange Leitungen wird dieser auf alle Bahnlinien verteilt, wo er die Lokomotiven treibt, die Züge heizt, Signale und Weichen beleuchtet.



So wurden unsere Bahnen in diesen hundert Jahren groß und stark, unentbehrlich für Industrie und Gewerbe, Handel und Verkehr. Viel Freud und Leid fährt mit in ihren Wagen. Was führen sie doch nicht alles zum Ziel! Die Post nach allen Orten des Landes, Tiere, Kisten, Körbe und vor allem viele, viele Leute, groß und klein. In den bangeren Jahren des Krieges dienten sie zusammen mit den «Soldaten der Schiene» auch der Armee zum Schutze unserer Heimat.



Und nun kommen auch wieder die Fremden aus allen Ländern, um bei uns Erholung zu finden. Sie alle freuen sich mit uns darüber, daß unsere Bahnen so sauber und bequem, vorbildlich schnell und pünktlich sind. Und Tausende und Abertausende von Kindern aus allen Gegenden der Schweiz freuen sich jedes Jahr auf eine fröhliche Fahrt durch die herrliche, unversehrte Heimat.



Ernst Hübner