Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1952)

Heft: 1

Artikel: Die Entstehung des SBB-Netzes

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775014

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: 14.07.2025

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

tion entre la Confédération, l'Allemagne et l'Italie. Le 1er mai 1909, le premier train des CFF pouvait pénétrer au Tessin.
Après le rachat de ces cinq lignes principales, expressément désignées dans la loi de 1897, les Chemins de fer fédéraux disposaient d'un réseau de 2750 km environ. La nationalisation ne s'arrêta pas là. Au cours des années, plusieurs lignes, d'importance secondaire pour la plupart, passèrent à la Confédération. Ainsi, en 1947, ce fut encore le cas du chemin de fer Hinwil–Bauma, dans l'Oberland zurichois.
Le rachat d'environ 3000 kilomètres de voies ferrées a valu à la Confédération, chacun le reconnaît aujourd'hui, d'appréciables avantages; il lui imposa aussi de lourdes charges financières. Les indemnités excessives que durent payer les Chemins de fer fédéraux dès qu'ils assumèrent l'exploitation des anciennes lignes privées, les obligations qu'ils reprirent à leur compte d'assurer à un taux élevé, le service des intérêts d'un capital presque exclusivement étranger, tout cela ne contribua pas peu aux difficultés dans lesquelles ils se trouvèrent jusqu'à l'assainissement de 1944. On en est aujourd'hui arrivé au point de se demander très sérieusement si la nationalisation commencée il y a un demi-siècle, dans un élan d'enthousiasme, ne s'est pas arrêtée à mi-chemin.
L'entreprise nationale de transports telle que nous la connaissons actuellement est le résultat d'une longue évolution riche de luttes économiques et politiques, d'une histoire dont le tournant fut marqué par la loi de 1897 sur le rachat des principales lignes de chemins de fer suisses. Ce développement n'est pas encore arrivé à son terme. Au contraire, une question se pose aujourd'hui, une question lourde de conséquence: faut-il, d'une façon massive, étendre l'étatisation à d'autres lignes, à d'autres entreprises encore indépendantes mais qui se trouvent dans une situation critique? On viendrait ainsi en aide aux chemins de fer dits «privés» et, du même coup, aux cantons qui supportent la plus grande partie des charges qu'implique l'exploitation de ces lignes. La solution de ce problème qui présente des aspects à la fois politiques et économiques, dépend en premier lieu des autorité fédérales et des gouvernements des cantons intéressés. Pour y parvenir, il faut que la raison et le sens de l'opportunité politique montrent le chemin, il faut surtout que le sentiment de l'intérêt général l'emporte sur celui des avantages particuliers.

DER ERSTE ZUG DER SBB

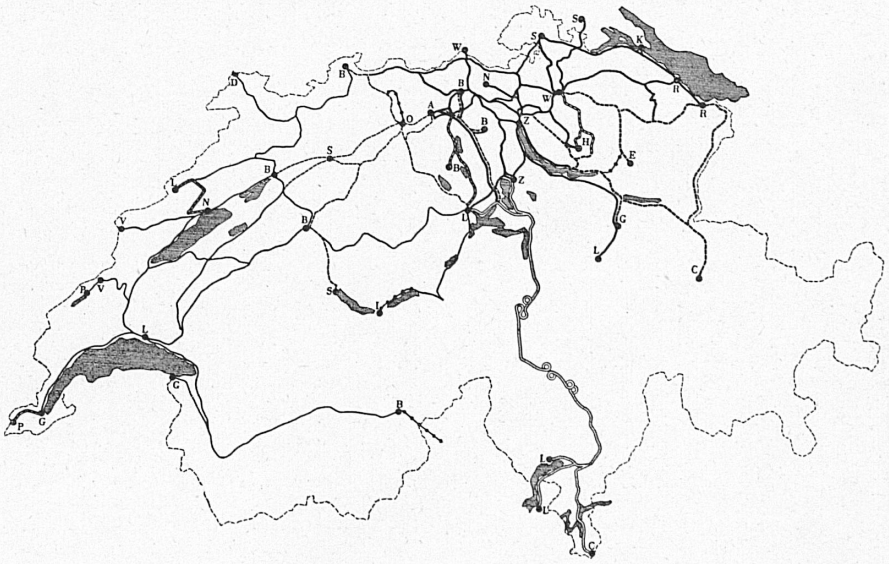
In der Silvesternacht 1900/1901 hat sich das historische Ereignis vollzogen, daß mit dem um Mitternacht von Aarau nach Bern fahrenden Zuge die erste schweizerische Bundesbahn dem Betriebe übergeben wurde. Bei dem ungewöhnlichen Interesse, welches das Schweizervolk damals der Eisenbahnverstaatlichung überhaupt entgegenbrachte, konnte es nicht überraschen, daß man den ersten Bundesbahnzug nicht sang- und klanglos seine Fahrt ausführen lassen wollte. So wurde denn in der denkwürdigen Silvesternacht an allen Stationen von Aarau bis Bern dem Ereignis die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt, und es herrschte auf allen den betreffenden Bahnhöfen und Stationen ein so lebhaftes, bewegtes Treiben, wie man es sonst nur bei Anlaß großer Volksfeste zu sehen bekommt. Ich höre heute noch den damaligen Bahnhofportier Rippstein aus voller Kehle rufen: «Einsteigen in den ersten schweizerischen Bundesbahnzug nach Olten, Langenthal, Herzogenbuchsee, Bern».

Der Umstand, daß in Aarau das Netz der Centralbahn, deren Betrieb nun an den Bund übergegangen, an dasjenige der Nordostbahn anschloß, war es, der Aarau zu dem Ereignis verhalf, das noch um so feierlicher sich gestaltete, als durch einen Zufall des Fahrtenplanes der Abgang des Zuges gerade auf die Stunde des Überganges ins neue Jahr und Jahrhundert fiel. Schon von 11 Uhr nachts an begann das freudig bewegte Publikum nach dem Bahnhof zu strömen, und um halb 12 Uhr waren die Hallen bereits dicht angefüllt. Auf dem ersten Geleise, mitten vor dem Bahnhofgebäude, stand, mit Fahnen, Wappenschildern und Girlanden reich bekränzt, die erste Bundeslokomotive, die von Olten gekommen war, den von Zürich her eintreffenden Nachtzug zu empfangen und weiterzuführen. Das Ungetüm präsentierte sich in seinem rot-weißen Schmuck sehr festlich; an der Seite hing dem Jubilar als besonderes Angebinde ein riesiger Kranz, auf dessen Atlasschleifen in goldenen Lettern die «Schmiedstubengesellschaft St. Gallen» als Spenderin verzeichnet war. Zuhanden der Geschichtsschreibung sei hier auch die Nummer der ersten Bundeslokomotive der Nachwelt überliefert; sie trug die Zahl 225, und Bütler lautete der Name ihrers Führers.
Fahrplanmäßig fuhr der Nachtzug 3 Minuten vor Mitternacht in die Bahnhofhalle Aarau ein, begrüßt durch die Klänge der Stadtmusik und durch vielhundertstimmigen Zuruf und Hüteschwenken. Die Insassen des Zuges waren sich des historischen Aktes samt und sonders bewußt, und aus allen Fenstern der dichtbesetzten, ungewöhnlich langen Wagenreihe erschallte lebhafter Jubel als Antwort auf die Manifestation. Da der Fahrplan für Aarau nur 3 Minuten Aufenthalt vorsah, hieß es sich sputen mit der Abwicklung des Programmes. Cäcilien-Männerchor und Sängerbund intonierten das «O mein Heimatland», zwischen Bahnhof und Postgebäude wurde ein großartiges Feuerwerk abgebrannt, zwischenhinein tönten die Kanonenschüsse des Artillerievereins und die Neujahrsglocken, und sogar zu einer kurzen Ansprache fand sich noch Zeit, indem Herr Fabrikant Gasser, Präsident des Verkehrsvereins Aarau, einige Worte an die Versammlung richtete.
Die Ansprache Gassers gipfelte ungefähr in den folgenden Sätzen: «Den eidgenössischen Bundesbahnen wünschen wir ein gutes Gedeihen und der Stadt Aarau die Erfüllung der schon so viel versprochenen Verbesserungen am Bahnhofgebiet; dem ersten Bundesbahnzug, der im nächsten Momente von hier abgeht, eine glückliche Fahrt und flotten Empfang in Bern.» Zum Schluß hob der Redner eine mit den eidgenössischen Farben verzierte, riesige Mappe in die Höhe, enthaltend eine Neujahrsgrußadresse an das Eisenbahndepartement, die «einige bundestreue Aargauer» am Tage zuvor erstellt hatten und die nun mit dem ersten Bundeszuge nach Bern abgesandt wurde.
Kaum hatte Herr Gasser seine Ansprache gehalten, so ertönten auch schon die Pfeife des Zugführers und der Lokomotive, und unter gewaltigem Jubel der Mitfahrenden wie der Menschenmenge im Bahnhof und unter den Klängen der Musik setzte sich der erste Bundesbahnzug in Bewegung.
In Aaraus Straßen und Gassen herrschte nachher noch lange ein bewegtes Treiben wie an einem großen nationalen Festtage. Vor verschiedenen Privathäusern und Gasthöfen wurden große Feuerwerke abgebrannt, ebenso von der Zinne des Regierungsgebäudes, und der Turm der Stadtkirche prangte in farbiger Illumination.
G. Blattner (Augenzeugenbericht, Januar 1901)

DIE ENTSTEHUNG DES SBB-NETZES

- Schweiz. Centralbahn 1.1.01.
- Nordostbahn 1.1.02.
- Vereinigte Schweizerbahnen 1.7.02.
- Jura–Simplon mit Brünigbahn 1.5.03.
- Gotthardbahn 1.5.09.
- Weitere Linien.
- Durch SBB neuerstellte Linien.

Karte von Heinz Bähler



Die nebenstehende Karte veranschaulicht das Werden des heute sich gegen 3000 km erstreckenden SBB-Netzes. Man erkennt die Ausdehnung der Bereiche der verschiedenen Privatbahngesellschaften – als größter der Jura-Simplon-Bahn –, die von 1901–1909 in der Staatsbahn aufgingen, gefolgt bis 1947 (Strecke Hinwil–Bauma) von einigen kleineren Unternehmungen.

La carte ci-contre représente la formation du réseau des CFF.

1901–1902

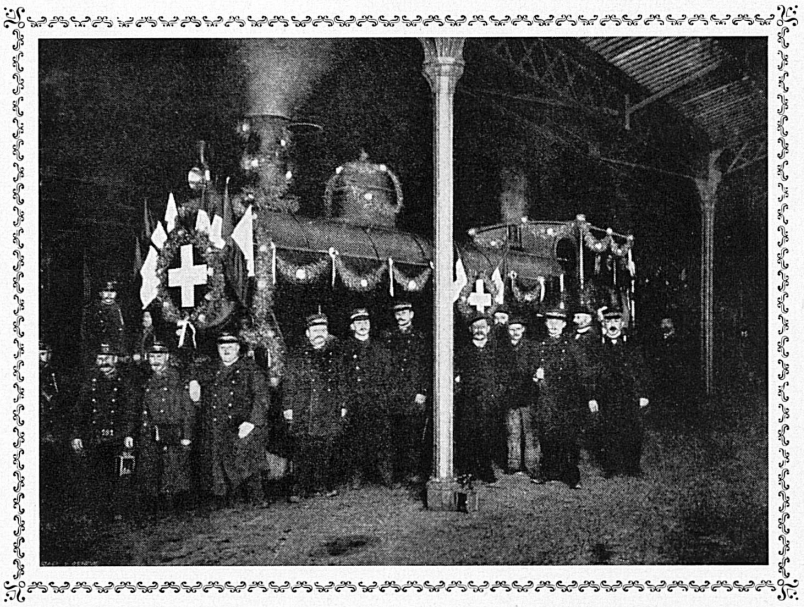
Plazidus Weißenbach
Präsident

J. Schmid

DIE ERSTE GENERAL-DIREKTION

LA PREMIÈRE DIRECTION GÉNÉRALE DES CFF

J. Flury



Dr. L. Dubois

O. Sand

Oben: Schon am 1. Januar 1901 fuhr die Schweizerische Centralbahn als Bundesbahn. Ankunft des ersten SBB-Zuges Aarau–Bern in der Bundesstadt.
Ci-dessus: Arrivée en gare de la Ville fédérale du premier train des CFF, le 1er janvier 1901.

1951–1952

Unten: Moderner Leichtschnellzug der SBB zwischen Lausanne und Bern.
Ci-dessous: Léger moderne des CFF, entre Lausanne et Berne.
Photo: Debraine