

Ein grosses Denkmal unseres Bundes : 50 Jahre Entwicklung der SBB

Autor(en): **Müller, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **55 (1951-1952)**

Heft 20

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-669450>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein grosses Denkmal unseres Bundes

50 Jahre Entwicklung der SBB

Der Gedanke, die Hauptschienenstränge in der Schweiz der Spekulation zu entziehen und in die Hände der Öffentlichkeit zu legen, hatte schon zur Zeit der Spanischbrötlibahn in der Person von Bundesrat Jakob Stampfli einen eifrigen Verfechter gefunden. Die Pläne einer schweizerischen Staatsbahn scheiterten jedoch am zähen Widerstand des Eisenbahnkönigs Alfred Escher, der die Bahnen auch weiterhin nach wirtschaftlichen statt nach politischen Gesichtspunkten anlegen wollte. Neuen Boden fasste die Bundesbahn-Idee, als das moderne Transportmittel gegen Ende des letzten Jahrhunderts zu seiner umfassenden Bedeutung kam und es sich zeigte, dass die vielen Neugründungen, Bankerotte, Liquidationen und Fusionen die Wirtschaftlichkeit hemmten, womit den Benutzern ein schlechter Dienst erwiesen war.

Ab de Schine, d' Bundesbahn chunt!

Auf Grund des am 20. Februar 1898 mit überwältigendem Mehr angenommenen Rückkaufgesetzes erwarb der Bund in den Jahren 1901—1909 alle wirtschaftlich und militärisch wichtigen Linien zwischen Genf und Romanshorn, Basel und Chiasso. Einen bedeutenden Schritt stellte die Uebernahme der Nordostbahn dar, die vor 50 Jahren, am 1. Januar 1902 erfolgte. Nach dem Rückkauf der Gotthardbahn, der am 1. Mai 1909 nach langen Verhandlungen mit Deutschland und Italien zustande kam, verfügte die SBB über ein Schienennetz, das ungefähr das Rohgerippe der heutigen Anlagen bildete.

In der Frühzeit der Eisenbahnen genügte dem damaligen geringen Verkehrsbedürfnis einige wenige Züge, deren Führung keine grossen Schwierigkeiten bot. Personen, Gepäck und Frachtgüter wurden noch mit gemischten Zügen befördert. Um die Streckenführung zu vereinfachen und zu verbilligen, war im Jahre 1889 eine «Kurvenlokomotive» gebaut worden, die imstande war, Bögen von nur dreissig Meter Radius zu befahren. Unter

diesen Umständen war kaum daran zu denken, die Reisegeschwindigkeit, die im günstigsten Falle zwischen 50 und 60 Stundenkilometer betrug, zu steigern. Die Voraussetzung für die heutigen Schnellzüge, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit bis über 90 km pro Stunde, war ein grosszügiger Ausbau der Geleiseanlagen und eine ständige Verbesserung des Rollmaterials.

Starkstrom gegen Schwachstrom

Die wesentlichste Neuerung, welche die Bundesbahnen durchführten, war zweifellos die Umstellung vom Dampfbetrieb auf die elektrische Traktion. Im Jahre 1904 holte sich die Maschinenfabrik Oerlikon die Erlaubnis, die Verbindung Seebach - Wettingen als Versuchsstrecke für den Betrieb elektrischer Lokomotiven «auf eigene Rechnung und Gefahr» zu betreiben. Es wurde eine Oberleitung erstellt; allerdings nicht genau so, wie wir sie heute kennen. Der Draht lief seitlich neben den Schienen über die Stangenenden, und der ebenfalls seitlich herausragende Stromabnehmer hüpfte von Stange zu Stange. Das hatte natürlich Störungen im Gefolge, die sich vor allem auf in der Nähe befindliche Schwachstromanlagen auswirkten. Ältere Anwohner der Gegend erinnern sich noch, dass das Telephon jeweils eine Zeitlang aussetzte, wenn eine elektrische Lokomotive «vorbeiraste».

Auf Grund der im Versuchsbetrieb gewonnenen Erfahrungen beschloss die 1912 gebildete Elektrifizierungskommission der SBB die schrittweise Umstellung auf Wechselstrombetrieb. Diese ist heute so gut wie abgeschlossen, denn 99 % der Linien werden elektrisch betrieben. Damit fliesst nahezu alle Triebkraft für unsere Bahnen aus unseren Bergen, und die Schweizerischen Bundesbahnen sind wirklich zu dem geworden, was sich ihre Vorkämpfer des letzten Jahrhunderts zum Ziel gesetzt hatten: zu einem «grossen Denkmal unseres Bundes».

Paul Müller

Abonnementspreise: Ausgabe A ohne Versicherung jährl. Fr. 9.50, 6 Monate Fr. 5.10. Ausgabe B mit Versicherung jährl. Fr. 12.—, 6 Monate Fr. 6.60 Postcheckkonto VIII 1831). Jeder Abonnent der Ausgabe B ist mit Ehefrau gegen Unfall mit je 1000 Fr. im Todesfall und je 1000 Fr. im Invaliditätsfall, mit Abstufung bei teilweiser Invalidität, versichert