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: "Ab de Schiene, d'Bundesbahn chunt!" = "Voie libre pour les Chemins de fer fédéraux!"

Autor: Schwabe, H.R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775012

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

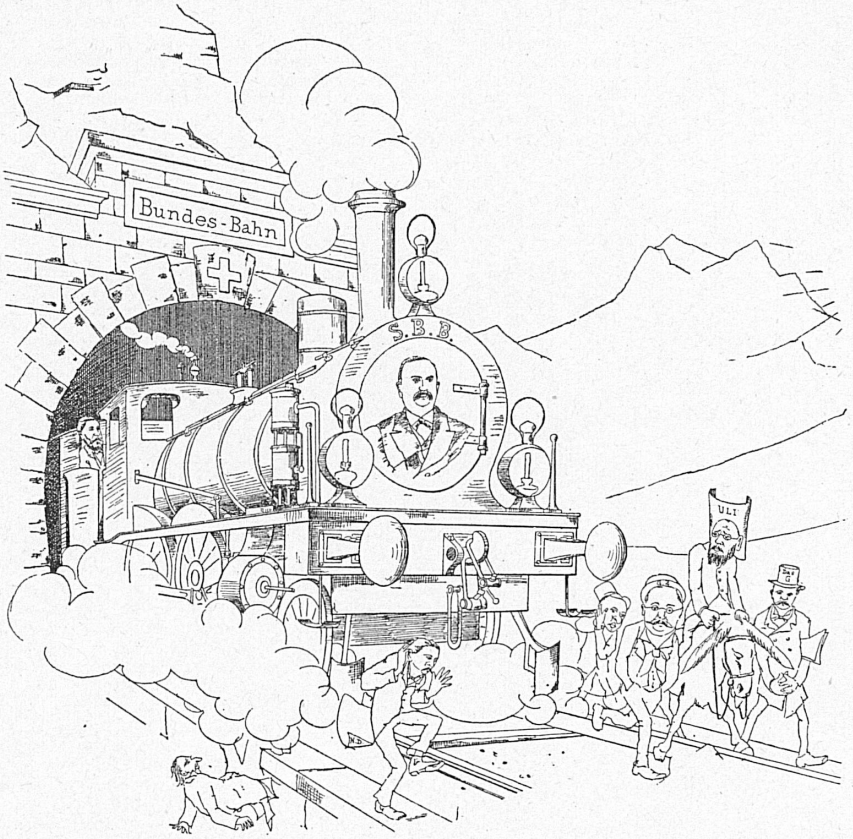
Terms of use

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: 15.07.2025

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

«AB DE SCHIENE, D'BUNDESBAHN CHUNT!»



20. Februar 1898

Ja!

Oben: Mit witzigen Karikaturen wurde 1898 für die Verstaatlichung geworben.

Die Frage der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz ist beinahe so alt wie das schweizerische Eisenbahnnetz selbst. Die Eisenbahngeschichte unseres Landes ist die Geschichte eines Kampfes zwischen der Privatbahn- und der Staatsbahnidee, eines Kampfes, der die schweizerische Wirtschafts- und Verkehrspolitik während mancher Jahrzehnte in nicht geringem Maße beeinflußte und durchaus nicht mit dem Übergang der wichtigsten Hauptbahnen an den Bund zu bestehen aufhörte, sondern auch heute noch – versteckt oder offen – weitergeht.

Die Tatsache, daß die Eisenbahnen ein erstklassiges Instrument der nationalen Wirtschaft darstellen, ließ in der Schweiz die zentrale Staatsgewalt sich seit ihrem Bestehen mit ihnen beschäftigen. Die Bundesverfassung von 1848 brachte in ihrem Artikel 21 den Unterbau für eine staatlich gelenkte Eisenbahnpolitik. Allein der junge Bundesstaat erwies sich als noch zu schwach, um in jenem außerordentlich günstigen Moment eine eigene, gesamtschweizerische Verkehrsorganisation aufzubauen; er war für so unübersehbare, gewagte Schöpfungen, wie sie die Staatsbahnprojekte bedeuteten, noch nicht reif genug. Die damit verbundene Stärkung der Zentralregierung erschien im Hinblick auf vorhandene Gegenkräfte nicht minder bedenklich als die Belastung durch Finanzverpflichtungen, der bloß ganz ungenügende Zolleinkünfte gegenüberstanden. So schloß sich die Bundesversammlung der Meinung des Bundesrates und der Mehrheit der zum Studium der Frage eingesetzten Eisenbahnkommission nicht an. Das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft vom 28. Juli 1852, das als Frucht aller Diskussionen und Bemühungen um die Errichtung eines schweizerischen Staatsbahnnetzes endlich herauskam, begann mit der lapidaren Feststellung: «Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen bleibt den Kantonen beziehungsweise der Privattätigkeit vorbehalten.»
Die Entwicklung der schweizerischen Eisenbahnen lag damit vollständig in der Hand privater Unternehmungen, die sich ihre Kapitalmittel größtenteils auf dem ausländischen Finanzmarkt zu beschaffen wußten. Indessen ließ die Auseinandersetzung zwischen Befürwortern und Gegnern des Staatsbahnsystems nicht nach, sie wuchs im Gegenteil

---

Ci-dessus: La propagande en faveur de l'étatisation des CFF en 1898 fut faite parfois à l'aide de caricatures fort humoristiques.

«VOIE LIBRE

A peine le réseau des chemins de fer commençait-il à se développer en Suisse qu'il fut question de le nationaliser. L'histoire des chemins de fer dans notre pays est celle d'une lutte entre l'idée de l'exploitation privée des lignes et celle de leur nationalisation, une lutte qui a exercé une influence appréciable sur toute l'économie nationale et la politique des transports, cela pendant des décennies. Elle n'a d'ailleurs pas pris fin avec le rachat par la Confédération des lignes principales, mais elle se poursuit aujourd'hui encore.
Comme le chemin de fer est un instrument de première valeur pour l'économie d'un pays, il est naturel qu'en Suisse, le pouvoir politique s'en soit occupé. La constitution fédérale de 1848 posa, en son article 21, la base d'une politique des chemins de fer dirigée par l'Etat. Toutefois, le jeune état fédératif se révéla trop faible encore pour organiser les transports sur le plan national au moment le plus propice. Il n'avait pas assez d'expérience pour mettre en œuvre des projets aussi audacieux dont on ne pouvait alors mesurer la portée exacte. La nationalisation des chemins de fer aurait à tel point renforcé le pouvoir central qu'elle aurait suscité des réactions très vives, à l'époque où l'opposition au nouvel ordre politique était encore sensible. En outre, la Confédération ne pouvait assumer de trop lourdes obligations financières alors qu'elle disposait pour toutes recettes de droits de douane bien insuffisants. Dans ces conditions, l'Assemblée fédérale ne put se rallier à l'avis du Conseil fédéral et de la majorité de la commission spécialement constituée pour étudier le problème de la nationalisation. La loi du 28 juillet 1852 sur l'établissement et l'exploitation de chemins de fer qui résulta de longues discussions et des efforts entrepris pour construire un réseau ferroviaire étatisé pose, en son article premier, le principe suivant: «Le droit d'établir des chemins de fer sur le territoire de la Confédération et de les exploiter demeure dans la compétence des cantons et peut être concédé à l'industrie privée».

Ainsi, le développement des chemins de fer suisses était entièrement entre les mains d'entreprises privées qui cherchèrent la plus grande partie des capitaux nécessaires sur les marchés étrangers. Cependant, la controverse entre partisans et adversaires d'un réseau étatisé ne s'apaisait point. Au contraire, elle devenait plus âpre encore, conduite par deux personnalités de premier plan: le conseiller fédéral bernois Jacques Stämpfli, champion de la centralisation, et le conseiller national de Zurich, Alfred Escher, défenseur inébranlable de l'économie privée. La discussion avait pris un tour essentiellement politique. On ne songeait guère à l'aspect économique du problème mais bien davantage aux profits que l'on pouvait tirer de l'exploitation des chemins de fer. De nouvelles compagnies furent créées, d'autres firent faillite. Fusions et liquidations se succédaient pour le plus grand préjudice de la communauté.
Les cantons se révélaient incapables de surveiller les compagnies concessionnées et de

eher an Schärfe. Aus den Reihen der Streitenden ragten die beiden Führer weit hervor: der Berner Bundesrat Jakob Stämpfli als Vertreter des Zentralismus und der Zürcher Nationalrat Alfred Escher als überzeugter Anhänger der Privatwirtschaft. Die Schienenwege waren ein willkommenes Objekt der politischen Debatten in allen Ratssälen und Gesellschaftsstuben; an wirtschaftliche Gegebenheiten und Notwendigkeiten dachte man nicht, dafür um so mehr an die Gewinne, die aus dem Besitz von Eisenbahnlinien fließen sollten. Es gab Neugründungen und Bankrotte, Fusionen und Liquidationen am laufenden Band, und das Volk, das die Eisenbahnen im Güter- und im Personenverkehr benützen mußte, hatte in allem das Nachsehen.

Die Kantone waren offensichtlich unfähig, die privilegierten Eisenbahngesellschaften im Interesse der Allgemeinheit zu überwachen, und so wurde denn zu Ausgang der sechziger Jahre eine Erweiterung der Bundeskompetenzen angestrebt, um der in Aussicht stehenden Krisis Einhalt zu gebieten oder sie zum mindesten abzuschwächen. Eine Revision des Eisenbahngesetzes stellte einen Konzessionszwang aller neu zu errichtenden Eisenbahnstrecken durch den Bund auf. Mit diesem neuen Eisenbahngesetz von 1872 ging die Eisenbahnhoheit von den Kantonen ganz an den Bund über, der mittels einer verstärkten kontrollierenden Aufsicht seine vordem geübte Nachlässigkeit ausgleichen wollte. Konzessionen wurden trotzdem mehr denn je erteilt und nur bei offensichtlicher Gefährdung militärischer Interessen verweigert. Ein genügender Finanzausweis mußte von den Konzessionsbewerbern nur in den wenigsten Fällen erbracht werden. Wirtschaftskatastrophen größten Stils im Bereich des schweizerischen Eisenbahnwesens blieben, wie die tragische Geschichte der «Schweizerischen Nationalbahn» eindrücklich zeigt, auch nach 1872 nicht aus. Zu Beginn der achtziger Jahre wurde im Parlament und in der Öffentlichkeit mehrmals die Frage diskutiert, ob die gemäß dem geltenden Gesetz in den Konzessionsbestimmungen der Bahnen enthaltenen Rückkaufsklauseln zu einer großen Verstaatlichungsaktion heranzuziehen seien. Mangels geeigneter Rechnungsunterlagen verzichtete aber der Bund auf diesen konzessionsgemäßen Rückkauf, der ihn vor große finanzielle Gefahren gestellt hätte.

Erst in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts wurde allmählich die endgültige Lösung der Verstaatlichungsfrage reif. Noch immer galt es verschiedene Schwierigkeiten und Rückschläge zu überwinden – der in die Wege geleitete freihändige Rückkauf der Centralbahngesellschaft wurde 1891 vom Schweizervolk wuchtig verworfen – und noch stets war die Anstrengung der bedeutendsten politischen Köpfe nötig, um dem Gedanken eines umfassenden schweizerischen Staatsbahnnetzes zum Durchbruch zu verhelfen. Aber Schritt für Schritt begann der Bund in das Gefüge der privaten Eisenbahnpolitik einzudringen, bis endlich die eidgenössischen Räte nach eingehenden Verhandlungen am 15. Oktober 1897 das Bundesgesetz über den Rückkauf und den Betrieb der Schweizer Bahnen auf Rechnung des Bundes erließen.

Ein gewaltiger Kampf erhob sich nun, nachdem das Referendum gegen den Beschluß zustande gekommen war, im Volke für und wider die Staatsbahnidee. «Ab de Schiene, d'Bundesbahn chunt», lautete der Schlachtruf der Verstaatlichungsfreunde, in deren Reihen die markantesten Politiker des Landes sich vereinigt hatten. In der Volksabstimmung vom 20. Februar 1898, mit der ungewöhnlich starken Stimmbeteiligung von beinahe 79 %, einer der meistbesuchten seit dem Bestehen des Bundesstaates, wurde das Gesetz mit der überwältigenden Mehrheit von 386634 gegen 182718 Stimmen vom Souverän gutgeheißen. Das Bestehen einer eidgenössischen Staatsbahn war nach fünfzigjährigen Kämpfen damit Wirklichkeit geworden.

Am 24. Oktober 1900 konstituierte sich, gemäß den Weisungen der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz, der Verwaltungsrat der neuen Schweizerischen Bundesbahnen, und am 1. Juli 1901 trat die Generaldirektion in ihr Amt ein, um vorerst provisorisch die Betriebsleitung des Centralbahnnetzes sofort zu übernehmen. Nach einem weitern halben Jahre nahmen die SBB auf den Netzen der vormaligen Centralbahn und Nordostbahn den eigenen Betrieb formell auf. Am 1. Juli 1902 wurden auch die Anlagen der Vereinigten Schweizer Bahnen übernommen, und am 1. Mai 1903 kam die Jura-Simplon-Bahn zum Bundesbetrieb, nachdem die Übernahme des im Bau begriffenen Simplontunnels gütlich geregelt worden war. Der Rückkauf der Gotthardbahn stieß auf bedeutende internationale Schwierigkeiten, die erst mit dem Abschluß eines neuen Gotthardvertrages zwischen der Eidgenossenschaft, Deutschland und Italien ihr Ende fanden; am 1. Mai 1909 indessen fuhren die Züge der Bundesbahnen auch ins Tessin hinunter. Nach dem Rückkauf dieser im Gesetz von 1897 namentlich aufgeführten fünf Hauptbahnnetze umfaßte das Betriebsnetz unserer Staatsbahn eine Ausdehnung von rund 2750 km. Die Verstaatlichung kam damit freilich nicht völlig zum Stillstand; im Laufe der Jahre gingen noch einige weitere Bahnlinien meist sekundärer Bedeutung an die Eidgenossenschaft über, und noch im Herbst 1947 wuchs das Bundesbahnnetz neuerdings um die kurze Strecke Hinwil–Bauma im Zürcher Oberland.

Das große Werk des Rückkaufes eines fast 3000 Kilometer langen Eisenbahnsystems brachte der Eidgenossenschaft, wie heute bekannt ist, außerordentlich großen Nutzen, aber auch gewaltige finanzielle Lasten. Nicht zuletzt trugen die übersetzten Rückkaufsentschädigungen, die von den Bundesbahnen gleich zu Beginn ihres Bestehens zu leisten waren, und die hohen Zinsverpflichtungen des nur auf Fremdkapital aufgebauten Unternehmens die Schuld an der mißlichen Lage, in der sich die SBB bis zur Sanierung von 1944 befanden. Schließlich muß heute die grundsätzliche Frage aufgeworfen werden, ob die mit so großem Elan begonnene Eisenbahnverstaatlichung nicht auf halbem Wege stehen geblieben ist.

Der Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen, wie wir ihn kennen, ist die Frucht einer hundertjährigen, an politischen und wirtschaftlichen Kämpfen reichen Entwicklung, in deren Mitte als Markstein das Bundesgesetz von 1897 über den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen steht. Diese Entwicklung ist noch keineswegs abgeschlossen; das Schweizervolk steht im Gegenteil jetzt vor der schweren Frage, ob es das Netz seiner Bundesbahnen durch die Verstaatlichung weiterer, zurzeit noch selbständig betriebener Eisenbahnunternehmungen massiv erweitern solle, um damit den größtenteils notleidenden sogenannten «Privatbahnen» zu Hilfe zu kommen, die Finanzen einiger mit eigenen großen Bahnverwaltungen besonders stark belasteter Kantone zu stabilisieren und so zu einem gesunden Ausgleich zwischen dem Haushalt des Bundes und demjenigen seiner Stände beizutragen. Die praktische Lösung dieses Problems, das sowohl staatspolitische als volkswirtschaftliche Aspekte aufweist, liegt zur Hauptsache an den politischen Behörden der Eidgenossenschaft und der beteiligten Kantone. Sie kann und wird sich einstellen, wenn die wirtschaftliche Vernunft und die politische Zweckmäßigkeit zusammen den Weg weisen, wenn der Blick auf das Wohl der gesamten Volkswirtschaft den Einzelinteressen vorangeht.

H. R. Schwabe

POUR LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX!»

s'assurer qu'elles travaillaient dans l'intérêt général. On tendit alors, aux environs de 1860, à étendre les pouvoirs de la Confédération afin de mettre fin à la crise dans laquelle se débattaient les chemins de fer, ou du moins d'en atténuer les effets. La loi fut revisée en ce sens que l'établissement de toute nouvelle ligne était soumis à une concession délivrée par la Confédération. Ainsi, la loi de 1872 sur les chemins de fer fit passer des cantons à la Confédération le droit de contrôle sur l'ensemble du réseau. Le législateur tentait par là de parer aux négligences constatées précédemment.

C'est seulement au cours des dix dernières années du siècle que l'on s'achemina lentement vers la solution définitive. Mais il fallait encore surmonter bien des obstacles et vaincre de tenaces oppositions. Ainsi, en 1891, le peuple suisse repoussa encore à une écrasante majorité, l'arrêté qui préparait les voies, par le rachat de 100 000 actions, à l'étatisation du «Central», l'un des réseaux les plus importants du pays. Les hommes politiques les plus avisés durent multiplier leurs efforts pour faire accepter l'idée d'un système de voies ferrées appartenant à la Confédération. Mais petit à petit, le pouvoir central parvint à pénétrer dans le domaine de la politique des transports jusqu'au jour où l'Assemblée fédérale, après de longs débats, eut approuvé la loi du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération.

Mais le referendum fut lancé et déclencha une violente campagne populaire pour ou contre le principe même de la nationalisation. «Voie libre pour les Chemins de fer fédéraux!» Tel fut le cri de guerre des partisans de l'étatisation, parmi lesquels se rencontraient les hommes politiques les plus marquants du pays. Le 20 février 1898, en vote populaire, les citoyens acceptèrent la loi par 386 634 voix contre 182 718. Près du 80 pour cent du corps électoral s'était rendu aux urnes. C'était la plus forte participation enregistrée depuis la constitution de l'Etat fédératif. Ainsi, après 50 années de lutte, le projet de donner à la Suisse, à l'Etat fédéral ses propres chemins de fer devenait réalité.

Le 24 octobre 1900 se constituait le Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux prévu par l'ordonnance d'exécution de la loi que le peuple venait de voter. La direction générale entrait en fonction le 1er juin 1901 pour assurer provisoirement l'exploitation du réseau du Central suisse. Six mois encore se passèrent et les CFF exploitèrent alors pour leur compte les lignes de l'ancien Central Suisse et celles du chemin de fer du Nord-Est. Au 1er juillet 1902, les CFF reprirent les installations des Chemins de fer suisses réunis et, dix mois plus tard, le 1er mai 1903, ce fut le tour du Jura–Simplon, après que fut réglée à l'amiable la question du tunnel du Simplon, alors en construction. Le rachat de la ligne du Gothard se heurta à des difficultés d'ordre international qui ne furent aplanies qu'après la signature d'une nouvelle conven-

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

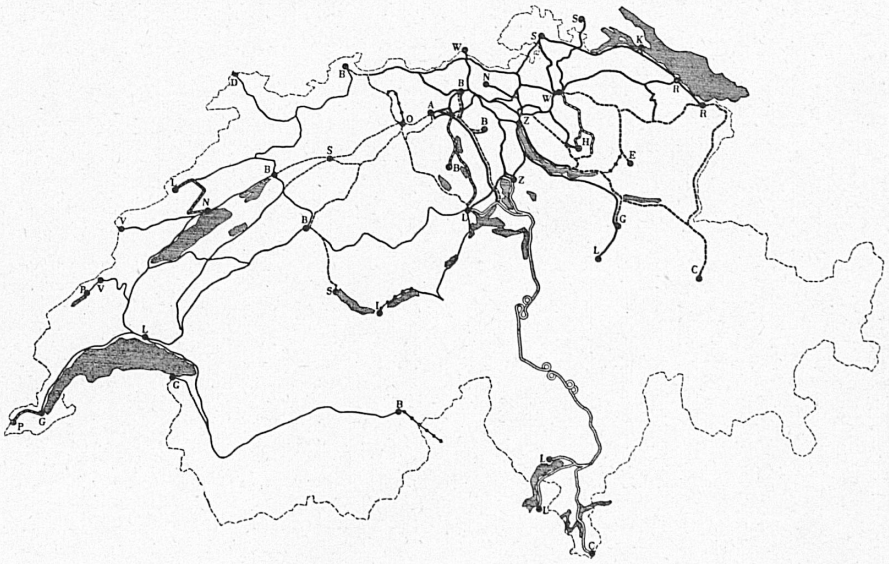
In der Silvesternacht 1900/1901 hat sich das historische Ereignis vollzogen, daß mit dem um Mitternacht von Aarau nach Bern fahrenden Zuge die erste schweizerische Bundesbahn dem Betriebe übergeben wurde. Bei dem ungewöhnlichen Interesse, welches das Schweizervolk damals der Eisenbahnverstaatlichung 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.