

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1936)

Heft: 11

Artikel: Blick in die Vergangenheit

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779485>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

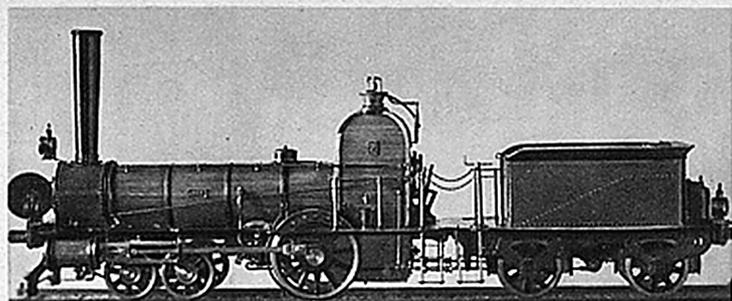
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

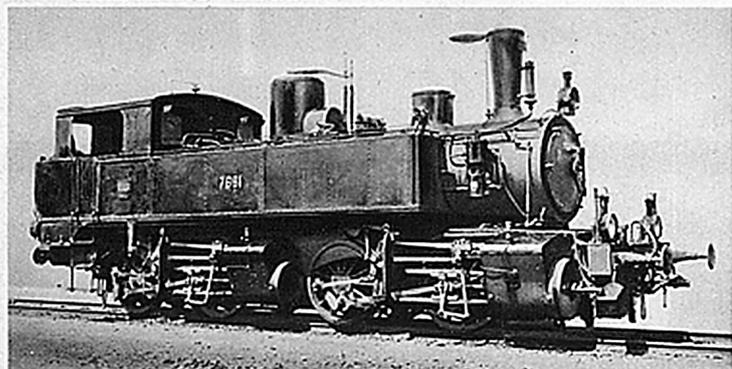
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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



« Aare », die erste Lokomotive der Schweiz, auf der am 7. August 1847 eröffneten Strecke Zürich-Baden – La première locomotive suisse, baptisée « Aare », en service sur la ligne Zürich-Baden, ouverte le 7 août 1847



Lokomotive der Schweizerischen Centralbahn, erbaut Anno 1891 – Locomotive du Central suisse, construite en 1891

Blick in die Vergangenheit

Vor 100 Jahren bildeten sich in Zürich, Basel, St. Gallen und Genf Komitees zum Studium schweizerischer Eisenbahnfragen. Im Januar 1838 konstituierte sich in Zürich eine Eisenbahngesellschaft. Doch erst die 1846 gegründete Nordbahngesellschaft baute die erste Linie Zürich-Baden, die am 7. August 1847 eröffnet wurde.

Die Bundesverfassung vom Jahre 1848 schuf die Voraussetzungen für

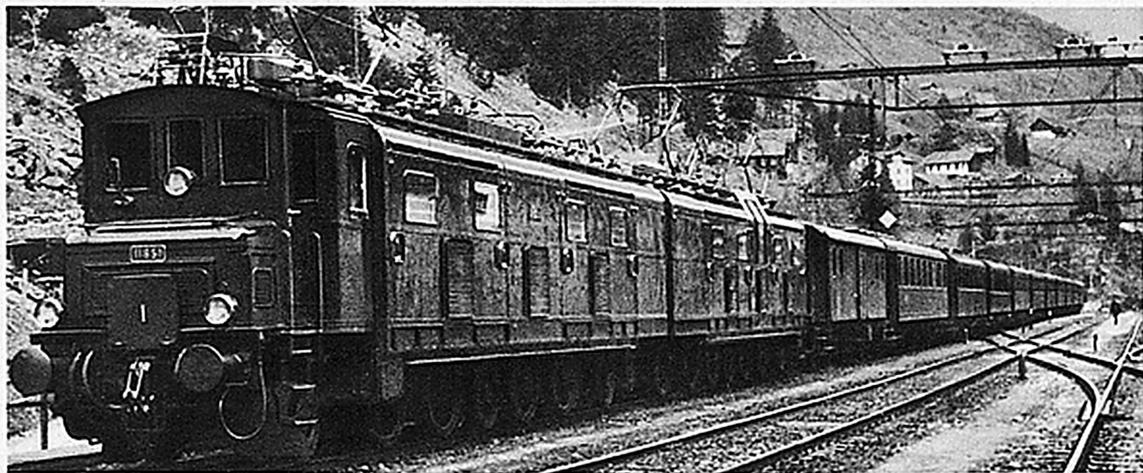


So sah der erste Bahnhof in Neuenburg aus – La première gare de Neuchâtel

die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs: die kantonalen Zollschranken fielen, Münze, Mass und Gewicht wurden vereinheitlicht. Die Postverwaltung ging über an den Bund.

Die frühe Epoche des schweizerischen Eisenbahnwesens steht aber ganz im Zeichen der Privatwirtschaft und der kantonalen Souveränität. Entgegen dem Entwurf des Bundesrates und gegen die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission, die sich für weitgehende Staatlichkeit des Eisenbahnbetriebes ausgesprochen hatte, stimmte die Bundesversammlung der Minderheit zu. Das Eisenbahngesetz vom 28. Juli 1852 gab das Konzessionsrecht den Kantonen. Zahlreiche Eisenbahngesellschaften entwickelten bruchstückweise das erste schweizerische Eisenbahnnetz. Die Nachteile des Systems zeigten sich bald, da grössere Linien durch das Gebiet mehrerer Kantone führten und es oft schwierig war, sich zu einigen, da sich die Gesellschaften gegenseitig konkurrenzten und es nicht leicht hielt, vernünftige Anschlussverhältnisse herzustellen, die Fahrpläne in Uebereinstimmung zu bringen, die Schnellzugsverbindungen zu regeln und Ordnung ins Tarifwesen zu bringen. Die Gesellschaften fühlten sich durch die Kantonalgewalt eingeschränkt und halfen selber eine Stärkung der Bundesgewalt im Eisenbahnwesen herbeiführen. Diese Stärkung musste kommen, als man über den Bau einer Alpenbahn mit fremden Staaten in Verhandlungen trat. Mit dem Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872, das die Konzessionserteilung einheitlich dem Bund übertrug, begann eine zweite Epoche im Eisenbahnbau. Die Alpenlinie über den Gotthard belebte alle Bestrebungen zur Verbesserung der Eisenbahnverbindungen; gleichzeitig begann der Bau der Bergbahnen und der Fremdenverkehr nahm einen ungeheuren Aufschwung. Ein Eisenbahnfieber griff um

Die grössten, heute im Betrieb befindlichen elektrischen Lokomotiven sind 34 m lang und haben eine Zugkraft von 8500 PS – Les plus grandes locomotives électriques aujourd'hui en service ont une longueur de 34 m et 8500 CV de puissance



Tunneldurchstich am Gotthard im Februar 1880 – Percement du tunnel du St-Gothard, en février 1880

sich, dem einige Gesellschaften zum Opfer fielen, das andere zur Fusionierung zwang. Die Konjunkturzeit hatte eine Krise im Gefolge, die hinüberleitete zur Verstaatlichung.

1883 erhielt die Eidgenossenschaft zum erstenmal das in den Konzessionsbestimmungen festgelegte Recht zum Rückkauf einer Anzahl Schweizerbahnen. Vorerst aber galt es, im Rechnungswesen der Bahnen eine Reform durchzuführen und es einer schärferen Kontrolle zu unterstellen. Das geschah 1883 durch das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, das dem Bund die Möglichkeit gab, als Teilhaber in die Gesellschaften einzutreten und an der Verwaltung teilzunehmen. Noch schärfer griff der Bund in das Rechnungswesen ein durch das Bundesgesetz vom 27. März 1896. Nun war der Boden für den Rückkauf vorbereitet. Beide Räte nahmen am 25. März 1897 die Botschaft des Bundesrates mit grosser Mehrheit an. Das Referendum wurde ergriffen. Die letzte Entscheidung war in die Hände des Schweizervolkes gelegt, das mit grosser Mehrheit die Verstaatlichung der hauptsächlichsten Linien beschloss.