



Jahre Schweizer Bahnen
ans de chemin de fer en Suisse
anni di ferrovie svizzere
onns viafiers svizras

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

175 Jahre Schweizer Bahnen Die Meilensteine

1847

Am 9. August 1847 wird der fahrplanmässige Verkehr der «Spanisch Brötli Bahn» zwischen Zürich und Baden aufgenommen. Das Datum gilt als offizieller Beginn des Eisenbahnzeitalters in der Schweiz. Die dabei benötigte fünf Meter lange Schäflibachbrücke bei Dietikon ist heute noch die älteste in Betrieb stehende Eisenbahnbrücke der Schweiz.

1849

Ein Jahr nach dem Ende des Sonderbundkrieges bekommt der Bundesrat vom Parlament den Auftrag, ein Schweizer Bahnnetz zu konzipieren. Erst zum zweiten Mal befasst sich die Eidgenossenschaft mit der Bahn. 1847 hat sich die Tagsatzung zwischen der badischen Breitspur (1600 mm) und der englischen Normalspur (1435 mm) zugunsten der Letzteren entschieden.

1850

Die englischen Bahnexperten Robert Stephenson und Henry Swinburne erarbeiten für den Bundesrat das Konzept eines Schweizer Bahnnetzes. Das Netz sieht je eine grosse Stammlinie von Genf zum Bodensee und von Basel zum Gotthard sowie zu den Bündner Pässen vor.

1852

Im ersten Eisenbahngesetz überlässt die Bundesversammlung entgegen dem Willen der Regierung den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen den Kantonen oder den Privaten. Die Schweiz wird zum Land der privaten Bahnen, bis 1902 die SBB als Staatsbahn des Bundes entsteht.

1854

Von Basel nach Liestal entsteht die zweite Schweizer Binnen-Bahnstrecke. Nach der Nordbahn (Zürich–Baden) besitzt nun auch die Centralbahn ihren ersten Abschnitt.

1856

Karl von Etzel und Niklaus Riggerbach bauen weltweit die erste eiserne Bogenbrücke an der alten Hauenstein-Linie in Olten. Die Brücke ist mit 412 Tonnen Eigengewicht so massiv gebaut, dass sie bis 1952 in Betrieb bleiben kann.

1856

Der Drucker David Bürkli (1818–1896) gibt in Zürich das – noch private – Ur-Kursbuch heraus. Erst 1905 wird das Kursbuch «offiziell». Seit 2018 wird die vollständige gedruckte Ausgabe des Kursbuchs aus Kostengründen nicht mehr herauszugeben.

1856

Alfred Escher (1819–1882) gründet die Kreditanstalt. Sie wird die wichtigste Schweizer Kapitalgeberin der privaten Bahnen. Escher hat 1852 die Nordostbahn gegründet und als Nationalrat das Eisenbahngesetz von 1852 geprägt. Ab 1871 präsidiert er die Gotthardbahn-Gesellschaft.

1857

NOB und VSB vereinheitlichen ihre Personenverkehrstarife – der Beginn des Schweizer Direkten Verkehrs DV. Die Tarifharmonisierung stellt den ersten Schritt zum Direkten Verkehr mit einheitlichen Kilometertarifen, degressiven Preisen und durchgehenden Billetten dar.

1858

Am Hauenstein-Tunnel erfolgt der erste Schweizer Gebirgsdurchbruch. Im Jahr zuvor waren 52 Arbeiter und 11 Retter bei einem Brand beim Tunnelbau ums Leben gekommen.

1863

Der englische Geistliche Thomas Cook (1808–1892) organisiert die welterste Kollektivreise, und zwar von England in die Schweiz. Der Tourismus entsteht mit englischem Know-how in der Schweiz. Er hat massgeblichen Einfluss vor allem auf das künftige Bergbahn-Netz.

1863

Die grossen Normalspurbahnen schliessen sich zum Lobbyverband «Schweizerische Eisenbahnkonferenz» zusammen. Die Bahnen geben erstmals verbilligte Billette für Menschen mit einer Behinderung aus.

1871

Mit Vitznau–Rigi wird die erste Zahnradbahn Europas eröffnet. Rigibahn-Erbauer Niklaus Riggerbach (1817–1899) gehört zu den Begründern der Zahnradtechnik.

1872

Das revidierte Eisenbahngesetz des Bundes bestätigt den privaten Charakter der Bahnen kurz vor der grossen ersten Bahnkrise, schränkt deren Wildwuchs aber zugunsten kantonaler Kompetenzen geringfügig ein. Der Bund erhält über die Konzessionserteilung ein starkes Mitwirkungsrecht.

1873

Der Privatbahn-Boom erreicht seinen Höhepunkt mit 914 km neuen Bahnkonzessionen. Die Bahnen können nur mit hohem Anteil ausländischen Kapitals gebaut werden. Im Parlament wird über diese Auslandsabhängigkeit der Bahnen mehr und mehr Unmut laut.

175 Jahre Schweizer Bahnen

Die Meilensteine

1875

Die als «Volksbahn» propagierte Nationalbahn (Konstanz–Wintertur–Zofingen) wird von den etablierten Bahngesellschaften mit allen Mitteln bekämpft und scheitert 1878 spektakulär. Statt wie üblich eine Bahn mit ausschliesslich privatem Kapital ist die Nationalbahn mit öffentlichen Geldern, vor allem von Städten, finanziert.

1876

Die Maschinenfabrik Oerlikon MFO wird gegründet. Sie baut ab 1897 Trambahnen, später Pionier-Elektro-Lokomotiven wie das «Krokodil».

1878

Der Bund schafft das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement. Es trägt im Laufe der Jahre wechselnde Namen, etwa EVED oder heute UVEK.

1879

Die eidgenössische Volksabstimmung zur Nachtragssubvention für die Gotthardbahn wird mit 71 Prozent angenommen. Damit haben die Schweizer Bürger erstmals national zu einer öV-Vorlage Stellung nehmen können.

1882

Die Gotthard-Pferdepost endet mit der Eröffnung des Bahntunnels. Noch 1880 hat die Pferdepost 80 000 Passagiere über den Gotthard befördert.

1888

Die erste elektrische Bahn der Schweiz, die Tramway Vevey-Montreux-Chillon (VMC), betreibt ihre bis 1958 existierende 1000 mm-Strecke mit Gleichstrom 500 Volt.

1890

Die wichtigsten Eisenbahnen, darunter die Vorläuferbahnen der SBB, führen das Halbtaxabonnement ein. Es hat einen Geltungsbereich von 3200 Kilometern, wird aber mit der Einführung des Generalabonnementes 1898 bereits wieder abgeschafft.

1892

Die erste elektrische Zahnradbahn der Welt fährt auf den Mont Salève bei Genf.

1896

Mit einer Volksabstimmung zwingt der Bund den privaten Bahnen eine transparentere Rechnungslegung auf. Das Volk sagt mit 56 Prozent Ja. Damit kann bei der späteren Verstaatlichung der Wert der Bahnen objektiver berechnet werden.

1898

Das Generalabonnement GA wird auf Vorschlag des Vereins schweizerischer Geschäftsreisender mit 15 beteiligten Bahnen eingeführt. Das GA ist bis 1974 ein Nischenangebot, von dem nie mehr als 9000 Stück jährlich verkauft werden. Erst ab den 80er-Jahren beginnt der Boom.

1898

Das Volk beschliesst mit 68 Prozent Ja die Verstaatlichung. Mit dem Ja zum sogenannten Rückkaufsgesetz kann der Bund neun Privatbahnen erwerben und die Gründung der SBB für 1901/1902 vorbereiten.

1902

Die neugeschaffene SBB nimmt auf den bisherigen Strecken den Betrieb auf.

1905

Das erste «offizielle» Kursbuch der Schweiz erscheint rot mit weissem Kreuz und mit drei Sprachen in einem Band.

1906

Mit dem Simplontunnel wird der längste Bahntunnel weltweit eröffnet. Brown Boveri BBC rüstet ihn mit einem Drehstromsystem aus. Auf die erste Röhre folgt 1922 die zweite, ebenfalls 19,8 km lang.

1909

Die Gotthardbahn wird nach einer heftigen Diskussion über den internationalen Gotthardvertrag verstaatlicht und ist neu Teil der SBB.

1911

In Freiburg fährt der erste Trolleybus der Schweiz, er geht 1912 offiziell in Betrieb.

1912

In Winterthur entsteht die erste betriebsfähige Diesellokomotive der Welt. Die Diesel-Sulzer-Klose-Thermolokomotive mit Stangenantrieb wird von Sulzer und Borsig/ Berlin gebaut. Auf der Linie Bern–Dettlingen fahren die ersten drei Postautos der Schweiz.

1913

Die 74 km lange BLS-Strecke Spiez–Brig wird zusammen mit dem Simplon zur zweiten Schweizer Alpentransitbahn. Kernstück ist der zweispurige Lötschbergtunnel mit einer Länge von 14,6 km.

1923

Das 1898 abgeschaffte Halbtax-Abo wird wieder eingeführt. Es gibt bis 1936 für jede der drei Preis-Klassen ein eigenes Abonnement.

1930

Der erste durchgehende Glacier-Express verkehrt von St. Moritz nach Zermatt.

1936

Die zweite Etappe der SBB-Elektrifizierung ist abgeschlossen. 72 Prozent des Netzes verfügen über Fahrleitungen.

175 Jahre Schweizer Bahnen

Die Meilensteine

1940

Die SBB nimmt die stärkste Elektrolokomotive der Welt in Betrieb. Die insgesamt drei «Landi-Loks» Ae 8/14 mit bis zu 8162 kW beweisen die hohe industrielle Leistung der Schweiz.

1953

Die SBB-Fahrplankommission reist zum Studium des holländischen Taktfahrplans zur NS. 1982 folgt zur Einführung des Taktfahrplans bei der SBB.

1956

Europaweit wird die Dritte Klasse bei den Bahnen – die sogenannte Holzklasse – eliminiert.

1960

Die BLS startet am Lötschberg den fahrplanmässigen Autoverlad. Bis 1970 erreicht der Verlad eine Million transportierter Fahrzeuge.

1963

Die SBB bestellt ihre ersten 300 Billettautomaten. Die Küchenschrank-grossen Automaten ermöglichen 40 verschiedene Ticket-Typen und werden ab 1964 auf 200 Bahnhöfen aufgestellt.

1968

Der letzte fahrplanmässige Dampfpzug der SBB wird ausrangiert.

1980

Der Flughafen Zürich bekommt eine leistungsfähige Bahnanbindung, Zürich–Oerlikon das erste rechnergesteuerte Stellwerk der SBB.

Mit der Eröffnung des Gotthard- Strassentunnels wird der Autoverlad Göschenen–Airolo eingestellt.

1982

Die Schweizer Bahnen, allen voran die SBB, führen den Taktfahrplan ein. Der Personenverkehr wird revolutioniert.

1984

Die grössten Transportunternehmen beider Basel, BVB und BLT, führen das «Umweltschutzabo» ein. Es führt innert kurzer Zeit zu einer Nachfragesteigerung von über 30 Prozent.

1987

Der Bund subventioniert den Preis des Halbtax-Abos aus Umweltgründen auf 100 Franken herunter und löst einen Nachfrageboom aus. Der Verkauf des sogenannten Borromini-HTA, als Umweltmassnahme, steigt innerhalb weniger Jahre von 600 000 auf über zwei Millionen an.

Vor der Corona-Pandemie im Januar 2020 waren 2,745 Mio. Halbtax- und über 500 000 Generalabos im Umlauf (Mitte Januar 2022: 2,831 Mio. und 409 000).

Knapp die Hälfte der Einwohnenden der Schweiz besitzen heute ein öV-Abo. Halbtax- und Generalabo zählen (zusammen mit Infrastruktur-Ausbauten) zu den Grundpfeilern der Erfolgsstory «öV Schweiz».

1987

Die Volksabstimmung zur Bahn 2000 ist mit 57 Prozent Zustimmung erfolgreich.

1990

Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV wird mit später 44 beteiligten TU gegründet. Gleichzeitig wird die Zürcher S-Bahn als erstes Schweizer S-Bahn-System eröffnet. 24 städtische Verkehrsverbunde werden in den Direkten Verkehr aufgenommen und akzeptieren das Generalabo.

1992

Mit knapp 64 Prozent Ja stimmt das Volk der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) zu.

1994

Das Stimmvolk stimmt der «Eidgenössischen Volksinitiative zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr (Alpeninitiative)» mit 52 Prozent Ja-Stimmen zu.

1998

Die Abstimmung zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte FinöV wird mit knapp 64 Prozent Ja angenommen. Davon abgeleitet bewilligt der Bund später total 30,5 Mia. Franken für Eisenbahngrossprojekte wie die NEAT.

1999

Die Bestimmungen der Bahnreform 1 treten in Kraft. Die SBB wird eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft des Bundes und soll längerfristig den konzessionierten Transportunternehmen gleichgestellt werden. Ihre Pensionskasse wird mit mehreren Milliarden Franken entschuldet.

2004

Bahn 2000 1. Etappe wird mit dem 37 km langen Kernstück Mattstetten–Rothrist eröffnet.

2006

Der Infrastrukturfonds für Strasse, öV und Langsamverkehr tritt in Kraft. Der öV erhält eine Sofortfinanzierung unter anderem für den Durchgangsbahnhof Zürich.

2007

Mit dem zu zwei Dritteln einspurigen Lötschberg-Basistunnel geht der erste der beiden grossen Alpendurchstiche ans Netz.

2014

Das Schweizer Stimmvolk sagt klar Ja zur «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) mit einer ersten Bauetappe für 6,4 Milliarden Franken. Mit FABI wird ein unbefristeter Bahnfonds BIF mit neuen Speisungen – auch durch die Kantone – geschaffen.

175 Jahre Schweizer Bahnen

Die Meilensteine

2016

Mitte Jahr wird mit dem Gotthard-Basistunnel nach 23 Jahren Bauzeit das Herzstück der NEAT eröffnet, die Inbetriebnahme für den Personenverkehr erfolgt im Dezember. Die Baukosten für den weltweit längsten Eisenbahntunnel belaufen sich auf über 12 Milliarden Franken.

2018

In Genf verkehren die erste Batterie-betriebenen Busse im Regelverkehr, zum Einsatz kommt das Schnelllade-System TOSA.

2020

Anfang September wird nach 14jähriger Bauzeit der Ceneri-Basistunnel und damit die Fertigstellung der NEAT gefeiert.

2021

Der VöV gibt beim Genfer Planungsbüro Citec eine Studie in Auftrag die beschreibt und analysiert, wie der öV wieder Verkehrssanteile am Gesamtverkehrsaufkommen (Modalsplit) gewinnen kann. Die Studienautoren präsentieren 38 Massnahmen, die zusammen eine Steigerung des öV-Modalsplits von heute 28 auf über 40 Prozent ermöglichen können.

Quellen: Archiv VöV; Publikation «Vom mittelalterlichen Brückenschlag zum dichtesten öV der Welt. Eine Chronik des öffentlichen Verkehrs und des VöV in 500 Ereignissen»

Historisches Bildmaterial ist erhältlich bei:

SBB Historic: www.wikimedia.org

BLS: www.bls.ch/geschichte

RhB: www.rhb.ch/medienportal (Historische Bilder)