



Bahnbrechend. Seit 175 Jahren.

Dieses Jahr feiert das ganze Land 175 Jahre Bahnverkehr in der Schweiz. In diesem Jubiläumsjahr blickt Swiss Travel System AG nicht nur auf die facettenreiche Geschichte des Schweizer Eisenbahnverkehrs zurück, sondern erweitert die Perspektive auf den gesamten schienengebundenen öffentlichen Verkehr. Es ist eine Geschichte, die ihren Anfang in der Industrialisierung nimmt, eine Weiterentwicklung im Zuge der Elektrifizierung erfährt und dem Alpentourismus dank Schweizer Innovationen zum Durchbruch verhilft. Auf europäischer Ebene sind der Gotthard Tunnel von 1882 und der Gotthard Basistunnel von 2016 nicht mehr wegzudenken.

Gleichzeitig zeugt die Geschichte des Bahnverkehrs von der Energiewende und dem Bekenntnis zu nachhaltigen Energieformen: von feuer- und rauchspeienden Dampflokomotiven zu mit Strom aus Wasserkraft betriebenen Fahrzeugen. Auch die Transformation zur digitalen Gesellschaft lässt sich an der Entwicklung des Schweizer Bahnverkehrs feststellen, denn der technische Fortschritt, zum Beispiel bei der Automatisierung, lässt sich auch hier nicht aufhalten. Im Zentrum steht aber stets der Mensch. Dann die Maschine.

Von der Agrar- zur Industrienation.



Die Industrialisierung veränderte zunächst die Gesellschaft Englands und danach ganz Europas. Der Wandel brachte zahlreiche Innovationen mit sich, wie etwa Metallschienen, Dampf- und Spinnmaschinen. Waren die meisten Arbeiter zu Beginn des 19. Jahrhunderts in der Landwirtschaft tätig, kam durch die industrielle Fertigung von Waren auf einmal eine grosse Nachfrage nach Fabrikarbeitern auf. Doch Mobilität war ein Luxus, den sich viele oftmals nicht leisten konnten: Die 23 Kilometer lange Kutschenfahrt zwischen Zürich und Baden kostete im Jahr 1840 so viel wie der Tageslohn eines gutverdienenden Fabrikarbeiters und die Fahrt von Zürich nach Chur war gar ein achtzehnstündiges Abenteuer – verglichen mit der heutigen 74-minütigen Fahrt im Intercity eine gefühlte Ewigkeit. Doch es war nur eine Frage der Zeit, bis sich die in England erfundene Eisenbahn auch in der Schweiz durchsetzen würde.

Bahnbrechend: Spanisch-Brötli-Bahn.



1847 wurde der Grundstein für die erste Bahnverbindung innerhalb der Schweizer Grenzen gelegt. Mit der Eröffnung der mit Dampf betriebenen „Spanisch-Brötli-Bahn“ zwischen Baden und Zürich sollte sich die Art des Reisens grundlegend ändern, denn bis anhin waren die Schweizer, sofern sie es sich leisten konnten, vor allem zu Schiff, Pferd oder Maultier unterwegs. Dank der Eisenbahn konnten Waren, Personen und Nachrichten schlagartig noch schneller befördert werden. [Bild herunterladen](#):

Eine mobile Gesellschaft.



Lange Zeit blieb die Spanisch-Brötli-Bahn die einzige Verbindung der Schweiz. Dies änderte sich erst mit dem Erlass des eidgenössischen Bahngesetzes 1852. Dies führte zu einem regelrechten Boom. Privatbahnen wie die Nordostbahn um Eisenbahnkönig Alfred Escher und die Centralbahn erschlossen nach und nach Strecken. 1880 belief sich das Eisenbahnnetz bereits auf über 2'500 Kilometer – kein anderes Land in Europa hatte ein dichteres Bahnnetz. Wie in ganz Europa war es auch hierzulande die Industrie, welche die Nachfrage nach Bahnverbindungen verstärkte. Allerdings kam es auch zum Aufbau von unsinnigen Verbindungen und rivalisierenden Strecken zwischen den Kantonen.

Dreiklassengesellschaft: Mobilität als Luxus.



Komfort im Zug war eine Frage des Preises. Wie bis 1957 üblich, verkehrten die Züge in der Schweiz in einer Dreiklassenkonfiguration. Die dritte Klasse war nur spärlich mit einfachen Holzbänken ausgestattet. Die Luxusklasse hingegen war einer wohlhabenden Minderheit vorbehalten, die Mitte des 20. Jahrhunderts vermehrt auf das Auto umstiegen. [Bild herunterladen](#).

Abkürzung durch die Alpen – Die Bezwingung des Gotthards.



Als der Gotthardtunnel 1882 feierlich eröffnet wurde, berichteten Medien aus aller Welt über das kleine Alpenland und dessen Meisterleistung. Der Norden rückte noch näher an das Tessin und bildete einen Wendepunkt in der europäischen Mobilitätsgeschichte, denn sie ermöglichte unter anderem erstmals eine nahtlose Anbindung für den wichtigen Güter- und Personenverkehr zwischen Deutschland und Italien via die Schweiz. 2016 folgte der 57-kilometerlange Gotthard Basistunnel – Weltrekord. Der Gotthard Panorama Express und der Treno Gottardo bieten Interessierten aber nach wie vor die Möglichkeit, die geschichtsträchtige Strecke durch den Tunnel von 1882 zu erleben.

Bahnbrechend: Schweizer Erfindungen.



Es ist der Schweizer Alpentourismus des 19. Jahrhunderts, der Ingenieure und Visionäre zu bahnbrechenden Erfindungen inspirierte, bisher Unmögliches Wirklichkeit werden zu lassen. Aufgrund der topographischen Herausforderungen sind traditionelle Bahnen für den Betrieb im steilen Gelände aufgrund der beschränkten Schiene-Haftreibung nicht geeignet. Zahnrad- und Standseilbahnen sind leichter und dafür gemacht, steile Strecken zu meistern. Die kürzere Streckenführung und die schmalere Spurbreite verursachen zudem geringere Kosten.

Schweizer Erfindungen.



Die vier bekanntesten Zahnstangensysteme sind Schweizer Erfindungen. Niklaus Riggenbach erfand das nach ihm benannte Riggenbachsystem (Rigi Bahn), Eduard Locher zeichnete für die Entwicklung der Fischgräte-zahnstange (Pilatusbahn) verantwortlich, Carl Roman Abt erfand die Lamellenzahnstange (Gornergratbahn, erste elektrifizierte Bergbahn der Schweiz) und Viktor Strub (Jungfraubahn) entwickelte die Zahnkopfzahnstange für seitliche Sicherheitszangen. Die Abbildung zeigt die Pilatusbahn—steilste Zahnradbahn der Welt.

Jahrhundertwende: Alpentourismus ist chic.



Die Vitznau-Rigi-Bahn nahm als erste Zahnradbahn der Schweiz 1871 den Betrieb auf. Die Zahnradbahn bewältigt 1'315 Höhenmeter auf einer Strecke von rund 7 Kilometer und führte Besucher von Vitznau her auf den Gipfel. Aufgrund der Konstruktion ihres Erfinders Niklaus Riggenbach nahm sie europaweit eine Vorreiterrolle ein. Die 1873 in Winterthur gebaute und historisch bedeutsame Lok 7 brachte Gäste mit 7.5 Stundenkilometer auf den Gipfel, bevor sie im Anschluss an die Elektrifizierung der Strecke nach mehr als 60 Jahren ausrangiert wurde. Blick in die Gegenwart: Die brandneuen Triebfahrzeuge, die seit April 2022 eingesetzt werden, bieten reichlich Komfort und entsprechen dem neuesten Stand der Technik. Zum Beispiel können sie die Bremsenergie, die auf der Talfahrt anfällt, in das Energienetz zurückspeisen und für die Bergfahrt verwenden.

Konkurse und Gründung der SBB.



Auf vielen Strecken der Privatbahnen blieb das Reiseaufkommen weit unter den Erwartungen, folglich kam es zu zahlreichen Konkursen. Dies bestärkte die kontrovers geführte Debatte nach einer Verstaatlichung der Eisenbahn. Das neue Eisenbahngesetz von 1872 war eine erste Annäherung an diese Forderung, indem es die Erteilung von Bewilligungen zur Bundessache erklärte und auslaufende Konzessionen widerrufen konnte. 1902 wurden schliesslich die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gegründet, welche die wichtigsten Privatbahnen bis 1909 zusammenführte, die Elektrifizierung vorantrieb und das Eisenbahnnetz strategisch ausbaute. Die Bahnen gelten als sichere Arbeitgeber und die Identifikation des Schweizer Volkes mit «seinen Bahnen» ist hoch, und dies auch heute noch. Schliesslich sind typische schweizerische Werte wie Präzision und Pünktlichkeit bis heute eng mit dem Image der Schweizer Bahn verbunden.

Elektrifizierung: Die Dampflokomotive hat ausgedient.



1915 verfügte die SBB über 1'229 Dampflokomotiven, wovon 1'197 auf der Normalspur eingesetzt wurde. Während des ersten Weltkriegs wurde weniger gereist und weniger Waren befördert, was die Nachfrage in der Schweiz sinken liess. Die Kohleknappheit und die fortschreitende Elektrifizierung der Hauptstrecken führte ab den 1920er Jahren dazu, dass die Dampflokomotiven durch energieeffizientere, strombetriebene Triebfahrzeuge ersetzt wurden. Die letzte Dampflokomotive wurde 1968 aus dem Verkehr gezogen. Links abgebildet: die wohl bekannteste in der Schweiz hergestellte Lokomotive Ce 6/8. Die 3'640 PS starke Lokomotive wurde zunächst auf der elektrifizierten Gotthardstrecke eingesetzt und aufgrund ihrer Form und ihrer Fahrweise auch «Krokodil» genannt. [Bild herunterladen](#):

Erschliessung der Alpen auf der Schiene.



Nach dem Bau der bedeutsamen Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen erfolgte die Erschliessung der berühmten Kurorte auf der Schiene – von Davos über St. Moritz bis Zermatt. Als erst dritte Bahnstrecke weltweit listet die UNESCO die Albula- und Berninalinie seit 2008 als Welterbe. Der Glacier Express und der Bernina Express fahren über das weltberühmte Landwasserviadukt – ein Paradebeispiel alpiner Ingenieurskunst. Nach dem Ersten Weltkrieg und bis 1962 verkehrte der Simplon-Orient-Express von Paris über Lausanne durch das Wallis nach Venedig und weiter bis Istanbul. © Rhätische Bahn.

Taktfahrplan und Bahn 2000: jede Stunde ein Zug.



Die Einführung des Taktfahrplans 1982 ist eine weitere bahnbrechende Innovation. Mit dem Slogan «Mindestens jede Stunde ein Zug» wird der nationale Fahrplan perfekt aufeinander abgestimmt. Am Beispiel der Verbindung Zürich-Bern werden die Vorzüge dieses Modells ersichtlich: Dank einer optimierten Fahrzeit von rund einer Stunde fahren die Züge immer zur gleichen Zeit ab. Kurz danach verlassen die Züge den Bahnhof wieder. Dieser Rhythmus trifft auf sämtliche Knotenpunkte zu: Einfahrende Züge zur vollen Stunde, Abfahrt kurz nach der Stunde. Dank den regelmässigen Abfahrtszeiten sind Bahn, Bus und Schiff perfekt aufeinander abgestimmt.

Der öffentliche Verkehr wird im Rahmen von Bahn 2000 sukzessive ausgebaut, bestehende Verbindungen verdichtet und modernisiert sowie noch besser auf den regionalen und innerstädtischen Verkehr abgestimmt.

Swiss Travel Pass: Ein Land, ein Ticket.



2014 feierte der Swiss Travel Pass sein 25-jähriges Bestehen. Mit einem einzigen Ticket können ausländische Gäste nicht nur das gesamte Bahnnetz, sondern während der Gültigkeitsdauer ihres Swiss Travel Pass sämtliche öffentlichen Verkehrsmittel unbegrenzt nutzen. Freie Fahrt erhalten Inhaber eines Swiss Travel Pass auch auf den bekannten Panoramazügen und attraktive Ermässigungen auf beliebte Bergausflüge sowie freier Eintritt in über 500 Museen. Eine wohl weltweit einzigartige Erfindung.

Massive Investitionen in die Bahn von morgen.



Die Vitznau-Rigi-Bahn nahm als erste Zahnradbahn der Schweiz 1871 den Betrieb auf. Die Zahnradbahn bewältigt 1'315 Höhenmeter auf einer Strecke von rund 7 Kilometer und führte Besucher von Vitznau her auf den Gipfel. Aufgrund der Konstruktion ihres Erfinders Niklaus Riggerbach nahm sie europaweit eine Vorreiterrolle ein. Die 1873 in Winterthur gebaute und historisch bedeutsame Lok 7 brachte Gäste mit 7.5 Stundenkilometer auf den Gipfel, bevor sie im Anschluss an die Elektrifizierung der Strecke nach mehr als 60 Jahren ausrangiert wurde. Blick in die Gegenwart: Die brandneuen Triebfahrzeuge, die seit April 2022 eingesetzt werden, bieten reichlich Komfort und entsprechen dem neuesten Stand der Technik. Zum Beispiel können sie die Bremsenergie, die auf der Talfahrt anfällt, in das Energienetz zurückspeisen und für die Bergfahrt verwenden.

Renaissance der Bahn: Nachhaltig durch und durch.



Der öffentliche Verkehr ist die nachhaltigste Art zu reisen. Der Schweiz kommt hier eine Vorreiterrolle zu. Die SBB unterhält eigene Wasserkraftwerke und stellt 90 Prozent ihres Betriebs mit Wasserstrom sicher, die Rhätische Bahn sogar zu 100 Prozent. Zahlreiche Bergbahnen, wie jüngst die Rigi Bahnen, haben ihre Flotte durch sparsame Fahrzeuge ersetzt, die mit der erzeugten Bremsenergie einen Teil ihres Bedarfs selbst decken können. Auch auf anderen Bergbahnen kommt diese Technologie zum Einsatz, die sich positiv auf ihre Energiebilanz auswirkt. Die Schweizerischen Bundesbahnen wurden 2022 sogar mit dem renommierten Watt d'Or ausgezeichnet.

Bilder zu diesem Text sind [hier](#) bereit zum Download.
SBB Historic Bilder sind [hier](#) als Download zu finden.

 #swisstravelsystem

Für Media & Trade: mystsnet.com

Für Publikationen zu kommunizierende Website: MySwitzerland.com/swisstravelsystem