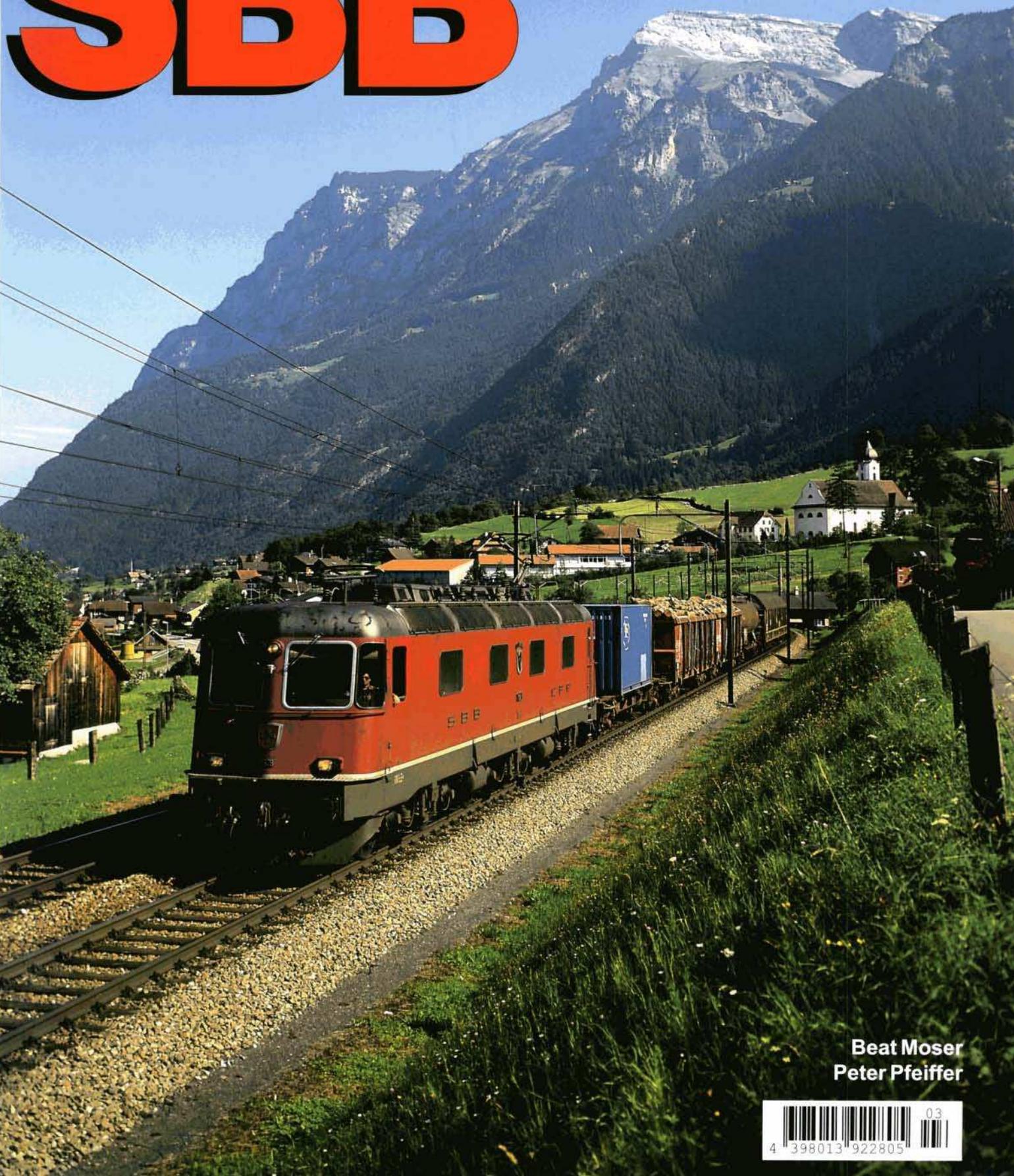


Eisenbahn JOURNAL 100 Jahre

**Special-
Ausgabe
3/2001**

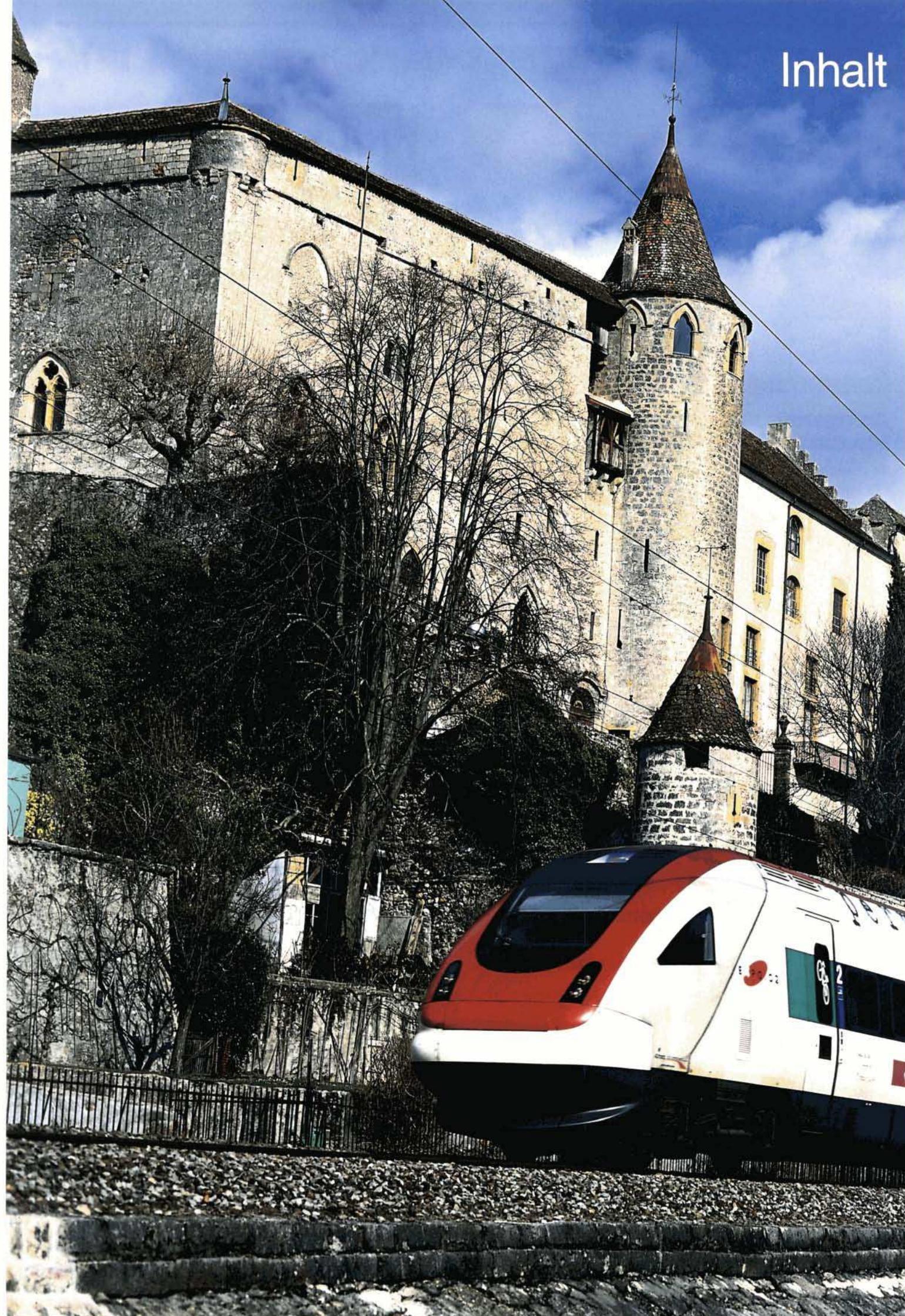
SBB

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
hfl 29,--
lfr 490,--
Lit 27 000



Beat Moser
Peter Pfeiffer





| | | | |
|---|----|------------------------------|----|
| Einleitung | 6 | Südwärts durch die Alpen | 54 |
| Grusswort | 8 | Schienenherz Zürich | 62 |
| Die zu den Schweizerischen Bundesbahnen verstaatlichten Privatbahngesellschaften im Jahr 1901 | 10 | Rheinübergänge im Nordosten | 68 |
| Vor der Verstaatlichung | 12 | Rund um den Säntis | 74 |
| Von Genf ostwärts | 14 | Ostschweizer SBB-Nebenlinien | 82 |
| Vom Genfersee nach Italien | 22 | Impressum | 88 |
| Auf Schienen durch den Jura | 30 | | |
| Mittelland und Voralpen | 36 | | |
| Anschluss nach Süden | 46 | | |

Bild 1 (Titel): Die 7850 kW leistende Re 6/6 ist häufig vor schweren Güter- und Reisezügen auf der Gotthardstrecke unterwegs. In Amsteg-Silenen fährt sie auf der Nordrampe bergwärts. **Abb.: U. Jossi**

Bild 2: Die Neigezüge ICN-RABDe 500 sind vorwiegend zwischen der Ost- und Westschweiz zu bewundern. Aktuelle Technik vor historischer Kulisse bei Schloss Grandson im Februar 2001. **Abb.: R. Steiner**



Einleitung

Der erste fahrplanmässige Eisenbahnzug in der Schweiz fuhr am 9. August 1847 zwischen Zürich und Baden. Es war die „Spanisch-Brötli-Bahn“, die mit 22 km Streckenlänge das neue Technik-Zeitalter beim öffentlichen Verkehr einläutete. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) entstanden aufgrund der 1897 beschlossenen Verstaatlichung der fünf grössten Privatbahngesellschaften. Die SBB nahmen ihre Geschäftstätigkeit im Januar 1902 auf und hatten folglich die Aktionäre zu entschädigen, die Arbeitsplätze des Personals zu sichern, die teilweise mangelhafte Infrastruktur zu sanieren und das veraltete Rollmaterial zu modernisieren. Dies erforderte Inves-

itionen von über 1,2 Mrd. sFr., die auf dem Kapitalmarkt mit entsprechender Zinsbelastung beschafft werden mussten. Dank grosser Anstrengungen meisterten die SBB diese gewaltige Herausforderung erfolgreich.

Glücklicherweise blieb die Schweiz während der Weltkriege von Kampfhandlungen und Zerstörungen weitgehend verschont. Dennoch litten Bevölkerung und Wirtschaft unter einer stark verknüpften Versorgung. Der Brennstoffmangel zwang die SBB zur raschen Elektrifizierung. Bis 1960 war fast das ganze Streckennetz mit Fahrdrähten überspannt. Es gelang auch, die komplizierte und bürokratische Betriebsstruktur aus der Gründerzeit mit mehreren Neuorganisationen zu vereinfachen. Zwischen 1923 und 1997 war die Geschäftsführung unter Leitung der in Bern ansässigen General-

direktion den drei Kreisdirektionen in Lausanne, Luzern und Zürich übertragen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erholte sich die Wirtschaft rasch und die SBB wuchsen zu einem erfolgreichen Unternehmen. Gegen Ende der sechziger Jahre machte sich zunehmend die Konkurrenz der Strasse bemerkbar. Autobahnbau und Lastwagen verdrängten das Transportmonopol, das den SBB fast zwei Jahrzehnte lang einen Reiseboom und bedeutende Gütermengen gesichert hatte. Der Wettbewerb mit dem Individualverkehr erzwang aufwändige Modernisierungen, welche aber die mit der Abwanderung zur Strasse verbundenen Verkehrsrückgänge nicht aufzuhalten vermochten. Ab 1972 wiesen die SBB-Bilanzen immer grössere Fehlbeträge aus. In der Folge mussten ungenügend frequentierte Nebenstrecken stillgelegt und wenig rental-



Bild 3: Kurz vor Jahresende 2000 zeigt sich ein Triebwagen Deh 120 der Brünigbahn auf der Fahrt entlang des Brienzersees in perfekter Winter-Idylle (Blick gegen Brienz). **Abb.:** U. Jossi

ble Geschäftsbereiche abgestossen oder aufgegeben werden. So stellten die Bundesbahnen 1996 den Stückgutverkehr ein und reduzierten folglich auch die Angebote für die Wagenladungstransporte. Mit dieser Restrukturierung und dem technischen Fortschritt war auch ein Personalabbau von 41 970 Angestellten (1974) auf 28 000 Bedienstete (2000) verbunden.

Die SBB veranlassten aber auch einen umfassenden Leistungsausbau: Die Einführung des landesweiten Taktfahrplanes (1981) und die in Etappen vermehrten Schnellzugsverbindungen brachten viel Goodwill. Ab 2004 wird die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist (Bahn 2000) weitere bedeutende Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Als erfolgreiche Antwort auf die Konkurrenz des Individualverkehrs erhielten die bevölkerungsreichen Agglomerationen

zudem zeitgemässe S-Bahnnetze, die in naher Zukunft noch erweitert werden sollen. SBB und Bundesregierung investieren auch gezielt im internationalen Güterverkehr, wobei neue kombinierte Transportangebote (wie Huckepack, Wechselbehälter usw.) im Markt positioniert wurden.

Im Jahr 1997 vollzogen die SBB eine Unternehmensreform, um künftig eine flexiblere Betriebsführung, eine kostengerechtere Abrechnung und eine leistungsabhängige Abgeltung zu erzielen. Dazu gehört u.a. auch die finanzielle Beteiligung der Kantone und Gemeinden am regionalen Bahnverkehr und der freie Zugang zum Streckennetz.

In den nächsten zehn Jahren wird die gebirgige Schweiz durch neue Alpentransversalen mit Basistunneln am Lötschberg

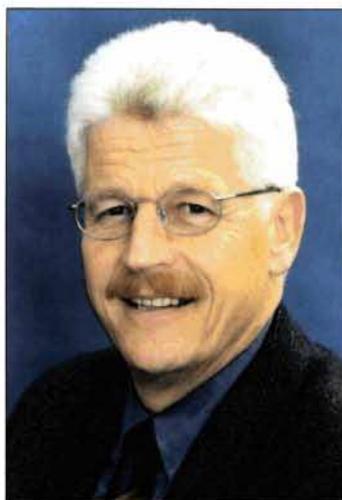
(Eröffnung 2007) und Gotthard (2012) für Hochleistungszüge geöffnet. Damit werden kürzere Verbindungen für den Transport von Reisenden und Gütern realisiert, die den Stellenwert der Schiene gegenüber der Strasse entscheidend verbessern sollten. Dies kann aber nur gelingen, wenn die Nachbarländer ihre Zufahrtsstrecken entsprechend modernisieren und deren Kapazitäten rechtzeitig anpassen. Damit hängt die Zukunft der umweltfreundlichen Eisenbahn eng mit der europäischen Verkehrspolitik zusammen. In diesem Sinne appelliert die Schweizer Bevölkerung an die EU-Politiker/innen in Brüssel, endlich die Weichen entsprechend umzustellen.

Beat Moser



Grusswort

Im Jahre 2002 feiern die SBB ihr 100-jähriges Bestehen. Stimmt das wirklich, mag der unbedarfte Leser einwerfen. Bereits 1997 haben wir doch auf das 150. Jahr angestossen.



Auf der Suche nach dem Goldenen Mittelweg

Die Experten der Gründerzeit hatten gewarnt, dass Staatsbahnen zu bürokratisch oder, um einen heutigen Begriff zu verwenden,

Man kann es nicht verargen, wenn die Bevölkerung das Jubiläum der Schweizer Bahnen im Jahre 1997 als runden Geburtstag der SBB empfand. Schliesslich prägten und prägen die SBB das öffentliche Verkehrssystem der Schweiz wie kein zweites Unternehmen hierzulande. Und dies seit dem 1. Januar 1902, nachdem der Bund im Jahr zuvor die Schweizerische Centralbahn als erste von fünf grossen Privatbahnen für 177 Millionen Schweizer Franken „zurückgekauft“ hatte.

Die Frage, wer eine Bahn besser betreiben kann – Private oder der Staat – prägt die Bahngeschichte Europas, seit die ersten Züge rollen. Bereits 1850 kamen namhafte Experten in der Schweiz zum Schluss, dass „die Gefahren, dem Staate das Eisenbahnwesen in die Hände zu geben, unlegbar sind. Dasselbe aber der Privatindustrie zu überantworten, scheint noch fast weniger zu rechtfertigen“. Ein klassisches Dilemma also, das noch heute die Gemüter erhitzt, wenn ich mich zum Beispiel an ganz neue Kommentare über die Bahnentwicklung in England erinnere.

Der Umstand, dass die SBB im kommenden Jahr nicht den 150., sondern den 100. Geburtstag feiern, lässt den Schluss zu, dass sich die Privatbahn-Befürworter trotz warnender Stimmen vorerst durchsetzen konnten. Das war so; ein entsprechendes Gesetz verabschiedeten die Räte im Jahre 1852 mit deutlicher Mehrheit.

Doch es kam, wie es kommen musste: Die wie Pilze aus dem Boden schiessenden Eisenbahngesellschaften und das ausländische Kapital suchten das schnelle Geld. Zeit- und Geldknappheit wurden mit kurzlebiger Infrastruktur kompensiert. Der blinde Konkurrenzkampf trieb erste Bahnen in den finanziellen Ruin. Das wiederum verhalf den stärkeren Bahnunternehmen zu Monopolstellungen. Mit dem Zusammenschluss und der Verstaatlichung der fünf grössten Privatbahnen wurde schliesslich der drohende Zusammenbruch des Bahnsystems des 19. Jahrhunderts abgewendet.

zu wenig marktnah geführt würden. Diese Bedenken waren damals richtig und gelten auch heute noch. Gibt es einen Mittelweg? Ich denke, dass mit der Bahnreform von 1997 und der auf 1.1.1999 vollzogenen Überführung der SBB in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft ein Mittelweg gefunden wurde. Bestimmt ist es noch nicht der „Goldene“ Mittelweg. Aber es ist zumindest eine Rechtsform, welche die Vorteile von Staatsaufsicht und unternehmerischer Freiheit kombiniert. Sicher braucht es nicht 54 SBB-Verwaltungsräte, wie das ursprünglich der Fall war. Neun engagierte Köpfe genügen vollauf. Das Parlament braucht auch nicht ritualartig Jahr für Jahr das Budget und die Rechnung der SBB zu genehmigen, wie das bis 1998 der Fall war. Wichtig ist vielmehr, dass die Unternehmensleitung den nötigen Spielraum erhält, um rasch auf neue Marktbedürfnisse reagieren zu können oder – noch besser – die Marktentwicklung dank angemessener Handlungsfreiheit prägen zu können.

Für ihre erfolgreiche Reise als finanziell sanierteres und von politischen Fesseln befreites Unternehmen haben die SBB vier wichtige Ziele vor Augen:

- Die SBB wollen als umfassende, verlässliche Mobilitätsanbieterin im Personen- und Güterverkehr alle Wertschöpfungspotenziale im Mobilitätsumfeld nutzen.
- Sie wollen als Unternehmung auch in Europa tätig sein, basierend auf einer starken Marke SBB.
- Die SBB wollen im Mobilitätsbereich eine technologische Vorreiterrolle spielen und neue Maßstäbe bei der Einführung von leistungs- und sicherheitssteigernden Systemen setzen.
- Die SBB wollen aber auch die „etwas andere Unternehmung“ sein. Sie sind offen für neue Arbeitszeitmodelle und wollen für Frauen und Männer gleichermaßen attraktiv sein.

Ich bin überzeugt, dass die SBB gut unterwegs sind!

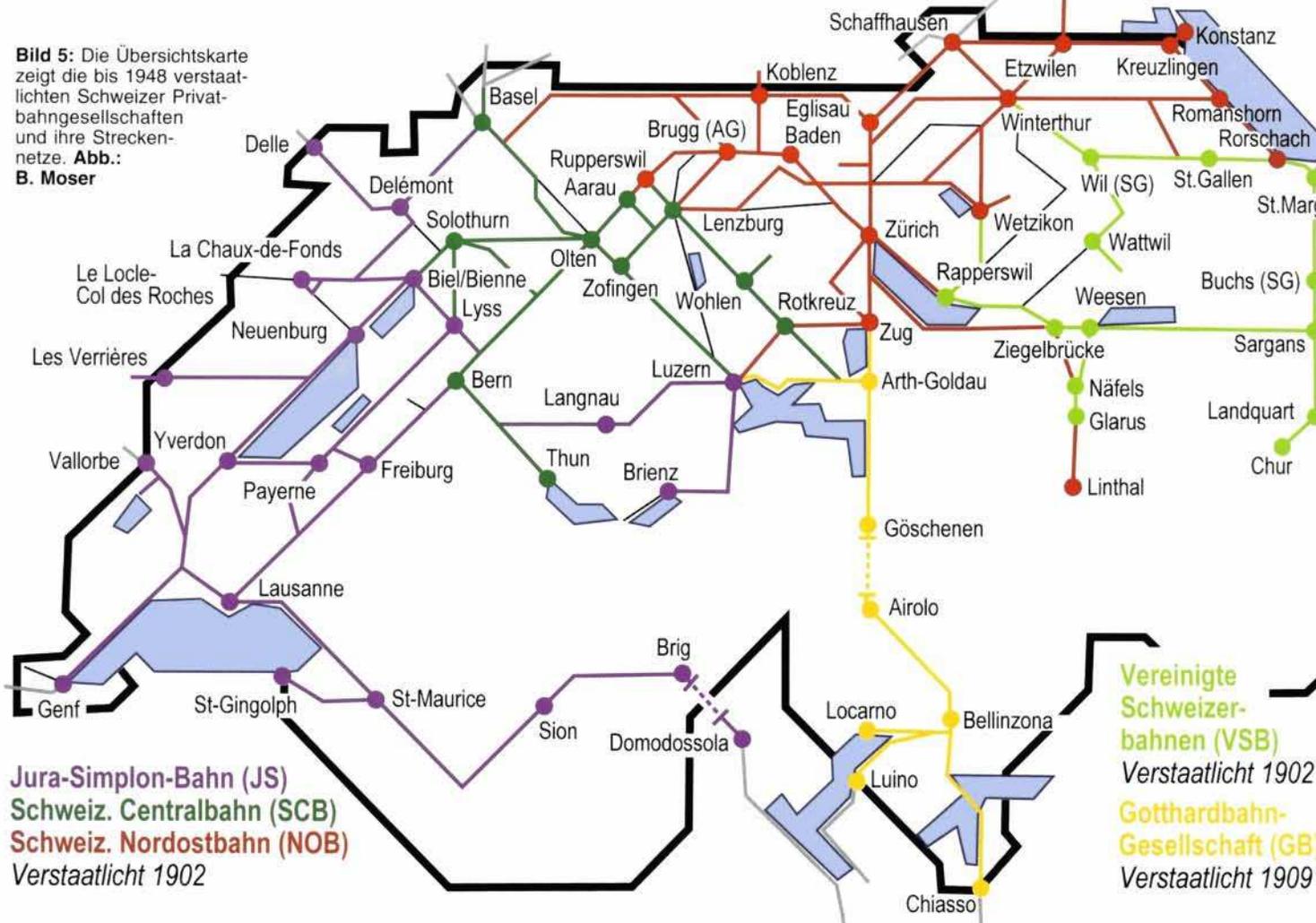
Benedikt Weibel
Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'B. Weibel'.





Bild 5: Die Übersichtskarte zeigt die bis 1948 verstaatlichten Schweizer Privatbahngesellschaften und ihre Streckennetze. **Abb.: B. Moser**



Jura-Simplon-Bahn (JS)
Schweiz. Centralbahn (SCB)
Schweiz. Nordostbahn (NOB)
 Verstaatlicht 1902

Vereinigte Schweizerbahnen (VSB)
 Verstaatlicht 1902
Gotthardbahn-Gesellschaft (GB)
 Verstaatlicht 1909

Die zu den Schweizerischen Bundesbahnen verstaatlichten Privatbahngesellschaften (1901)

Schweizerische Nordostbahn (NOB)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|--|----------|--------------------|------------------|
| Zürich-Baden | 23,3 | 1847 | 1925 |
| Winterthur-Romanshorn | 57,5 | 1855 | 1928 |
| Oerlikon-Winterthur | 20,4 | 1855 | 1925 |
| Zürich-Oerlikon | 4,6 | 1856 | 1925 |
| Baden-Brugg | 9,0 | 1856 | 1925 |
| Winterthur-Andelfingen-Schaffhausen (Rheinfallbahn) | 29,8 | 1857 | 1943 |
| Brugg-Aarau | 17,8 | 1858 | 1925 |
| Turgi-Waldshut | 15,5 | 1859 | 1944 |
| Altstetten-Zug-Luzern | 59,2 | 1864 | 1922/32 |
| Oerlikon-Bülach / Dielsdorf | 20,0 | 1865 | 1928/60 |
| Rorschach-Romanshorn | 14,3 | 1869 | 1928 |
| Romanshorn-Konstanz | 18,7 | 1871 | 1946 |
| Konstanz / Singen-Etzwilen-Winterthur (Nationalbahn) | 74,2 | 1875 | 1946/47 |
| Pratteln-Brugg | 48,1 | 1875 | 1926 |
| Zürich-Ziegelbrücke | 55,6 | 1875 | 1923/27 |
| Ziegelbrücke-Näfels | 3,9 | 1875 | 1933 |
| Sulgen-Gossau | 22,7 | 1876 | 1936 |
| Winterthur-Koblentz | 47,2 | 1876 | 1945 |
| Effretikon-Wetzikon-Hinwil | 21,6 | 1876 | 1944 |
| Wettingen-Niederglatt | 18,2 | 1877 ¹⁾ | - |
| Winterthur-Wettingen-Lenzburg-Aarau (Nationalbahn) | 63,2 | 1877 | 1946 |
| Glarus-Linthal | 15,7 | 1879 | 1933 |
| Brugg-Othmarsingen-Hendschiken | 9,8 | 1882 | 1927 |
| Dielsdorf-Niederweningen | 7,2 | 1891 | 1960 |
| Koblentz-Stein-Säckingen | 25,5 | 1892 | 1944 |

Schweizerische Nordostbahn (NOB)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|--------------------------|----------|-----------|------------------|
| Zürich-Meilen-Rapperswil | 34,3 | 1894 | 1926 |
| Schaffhausen-Etzwilen | 16,2 | 1894/95 | 1945 |
| Thalwil-Zug | 17,0 | 1897 | 1923 |
| Eglisau-Neuhausen | 17,2 | 1897 | 1928 |

¹⁾ Stilllegung Otelfingen-Niederglatt im Mai 1937

Jura-Simplon-Bahn (JS)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|---|----------|-----------|------------------|
| Yverdon-Bussigny | 31,5 | 1855 | 1925 |
| Bussigny-Renens-Morges | 10,5 | 1855 | 1925 |
| Renens-Lausanne | 4,7 | 1856 | 1925 |
| Villeneuve-Bex | 18,6 | 1857 | 1924 |
| Genève-La Plaine (PLM) | 16,2 | 1858 | 1956 |
| Morges-Coppet | 32,9 | 1858 | 1925 |
| Genève-Coppet | 12,0 | 1858 | 1925 |
| Bouveret-Martigny | 38,3 | 1859 | 1923/54 |
| Yverdon-Vaumarcus-Neuchâtel-La Neuveville | 49,8 | 1859 | 1927 |
| Martigny-Sion | 25,9 | 1860 | 1923 |
| Thörishaus-Ballswil (Fribourg) | 16,7 | 1860 | 1927 |
| Auvernier-Les Verrières | 35,4 | 1860 | 1942 |
| Bex-St. Maurice | 2,3 | 1860 | 1924 |
| Biel/Bienne-La Neuveville | 15,4 | 1860 | 1927 |
| Lausanne-Villeneuve | 28,8 | 1861 | 1924 |

Jura-Simplon-Bahn (JS)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|------------------------------|----------|--------------------|------------------|
| Ballswil (Fribourg)-Lausanne | 69,3 | 1862 | 1927 |
| Biel/Bienne-Zollikofen | 26,1 | 1864 | 1928 |
| Gümligen-Langnau i.E. | 29,9 | 1864 | 1934 |
| Sion-Sierre | 15,5 | 1868 | 1919 |
| Cossonay-Vallorbe | 26,7 | 1870 | 1925 |
| Porrentruy-Delle | 11,8 | 1871 | 1933 |
| Biel/Bienne-Les Convers | 42,2 | 1874 | 1934 |
| Sonceboz-Tavannes | 6,8 | 1874 | 1937 |
| Vallorbe-Frontière Jougne | 2,6 | 1875 ¹⁾ | - |
| Langnau i.E.-Luzern | 54,1 | 1875 | 1934 |
| Basel-Delémont | 37,3 | 1875 | 1931 |
| Lyss-Murten | 24,2 | 1876 | 1944 |
| Palézieux-Murten | 55,0 | 1876 | 1944 |
| Fribourg-Payerne | 20,5 | 1876 | 1947 |
| Delémont-Glovelier | 11,7 | 1876 | 1933 |
| Tavannes-Court | 11,8 | 1876 | 1937 |
| Delémont-Moutier | 11,0 | 1876 | 1928 |
| Payerne-Yverdon | 27,3 | 1877 | 1945 |
| Glovelier-Porrentruy | 16,2 | 1877 | 1933 |
| Court-Moutier | 6,0 | 1877 | 1937 |
| Sierre-Leuk | 9,5 | 1877 | 1919 |
| Leuk-Brig | 27,7 | 1878 | 1919 |
| Bouveret-St. Gingolph | 4,0 | 1886 | 1954 |
| Vallorbe-Le Pont | 8,7 | 1886 | 1938 |
| Renan-La Chaux-de-Fonds | 3,5 | 1888 | 1934 |
| Renan-Les Convers | 7,2 | - ²⁾ | - |

¹⁾ Stilllegung April 1939

²⁾ Stilllegung Dezember 1888

Bild 6: Ankunft des ersten Zuges der durch Verstaatlichung entstandenen SBB in der Bundeshauptstadt Bern am 1. Januar 1902 um 02.00 Uhr.
Abb.:
Archiv SBB



Vereinigte Schweizerbahnen (VSB)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|------------------------------|----------|-----------|------------------|
| Winterthur–Wil (SG) | 26,9 | 1855 | 1927 |
| Wil (SG)–Flawil | 15,1 | 1855 | 1927 |
| Flawil–Winkeln | 9,0 | 1856 | 1927 |
| Winkeln–St. Gallen | 6,0 | 1856 | 1927 |
| Wallisellen–Uster | 12,1 | 1856 | 1932 |
| St. Gallen–Rorschach | 16,5 | 1856 | 1927 |
| Rorschach–Rheineck | 6,9 | 1857 | 1934 |
| Uster–Wetzikon | 6,9 | 1857 | 1932 |
| Rheineck–Chur | 83,6 | 1858 | 1927-34 |
| Wetzikon–Rüti (ZH) | 8,7 | 1858 | 1932 |
| Rüti (ZH)–Rapperswil | 6,6 | 1859 | 1932 |
| Rapperswil–Weesen–Glarus | 39,2 | 1859 | 1933 |
| Sargans–Murg | 21,2 | 1859 | 1927 |
| Weesen–Murg | 10,0 | 1859 | 1927 |
| Wil–Ebnat (Toggenburgerbahn) | 25,2 | 1870 | 1931/43 |

Von SBB später erworbene Strecken

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|----------|----------|-----------|------------------|
|----------|----------|-----------|------------------|

Seethalbahn (STB) fusioniert 1922

| | | | |
|---------------------------|------|------|------|
| Emmenbrücke–Beinwil a/See | 23,0 | 1883 | 1910 |
| Beinwil a/See–Lenzburg | 15,0 | 1883 | 1910 |
| Beinwil a/See–Menziken | 3,0 | 1887 | 1910 |
| Lenzburg–Wildegg | 4,0 | 1895 | 1910 |
| Menziken–Beromünster | 4,8 | 1907 | 1910 |

Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) fusioniert 1947

| | | | |
|--------------|------|------|------|
| Hinwil–Bauma | 11,3 | 1901 | 1947 |
|--------------|------|------|------|

Stilllegungen: Lenzburg–Wildegg 1984
Beinwil a/See–Menziken–Beromünster 1992

Schweizerische Centralbahn (SCB)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|--|----------|-----------|------------------|
| Basel–Liestal | 13,2 | 1854 | 1924 |
| Liestal–Sissach | 6,9 | 1855 | 1924 |
| Aarau–Olten–Emmenbrücke | 63,8 | 1856 | 1924/25 |
| Aarburg–Herzogenbuchsee | 23,8 | 1857 | 1925 |
| Sissach–Läufelfingen | 9,6 | 1857 | 1953 |
| Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel/Bienne | 37,8 | 1857 | 1927/44 |
| Herzogenbuchsee–Bern | 37,2 | 1857 | 1925 |
| Läufelfingen–Olten | 7,9 | 1858 | 1953 |
| Emmenbrücke–Luzern | 4,0 | 1859 | 1924 |
| Bern–Thun | 28,2 | 1859 | 1919 |
| Bern–Thörishaus | 9,9 | 1860 | 1927 |
| Basler Verbindungsbahn | 3,8 | 1873 | 1956 |
| Rapperswil–Wohlen | 13,5 | 1874 | 1927 |
| Wohlen–Muri | 9,5 | 1875 | 1927 |
| Wohlen–Bremgarten | 6,6 | 1876 | 1912 |
| Olten–Solothurn | 33,8 | 1876 | 1927 |
| Solothurn–Busswil (–Lyss) (Aarau–)Suhr–Zofingen (Nationalbahn) | 14,9 | 1877 | 1946 |
| Muri–Rotkreuz | 17,5 | 1881 | 1927 |
| Rotkreuz–Immensee | 7,0 | 1882 | 1922 |
| Basel–St. Johann | 1,3 | 1901 | 1957 |

Von SBB später erworbene Strecken

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|----------|----------|-----------|------------------|
|----------|----------|-----------|------------------|

Jura Neuchâtelois (JN) fusioniert 1913

| | | | |
|----------------------------|------|------|------|
| La Chaux-de-F.–Le Locle | 8,1 | 1857 | 1931 |
| La Chaux-de-F.–Les Convers | 3,5 | 1859 | 1931 |
| Neuchâtel–Les Hauts–Genev. | 19,7 | 1859 | 1931 |
| Les Hauts–G.–Les Convers | 4,8 | 1860 | 1931 |

Gotthardbahn-Gesellschaft (GB)

| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|-----------------------------------|----------|-----------|------------------|
| Fusioniert 1909 | | | |
| Biasca–Bellinzona | 19,8 | 1874 | 1921 |
| Lugano–Chiasso | 26,2 | 1874 | 1922 |
| Bellinzona–Locarno | 20,9 | 1874 | 1936 |
| Göschenen–Airolo (Gotthardtunnel) | 16,2 | 1882 | 1920 |
| Giubiasco–Lugano | 26,0 | 1882 | 1922 |
| Immensee–Göschenen | 70,3 | 1882 | 1922 |
| Airolo–Biasca | 44,9 | 1882 | 1920 |
| Cadenazzo–Pino (–Luino) | 16,2 | 1882 | 1960 |
| Luzern–Immensee | 16,7 | 1897 | 1922 |
| Zug–Arth–Goldau | 15,5 | 1897 | 1922 |

Von SBB später erworbene Strecken

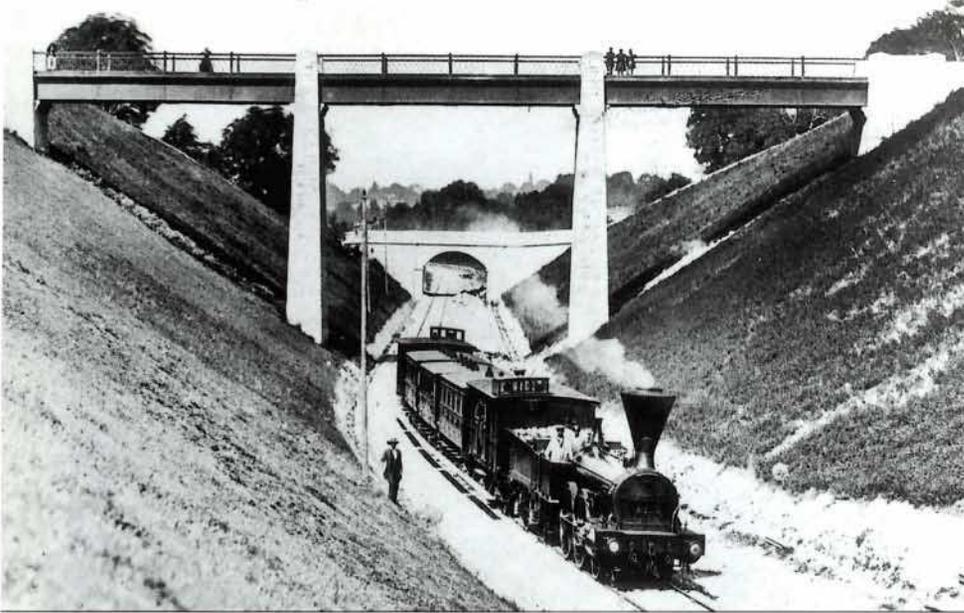
| Strecken | Länge km | Eröffnung | Elektrifizierung |
|----------|----------|-----------|------------------|
|----------|----------|-----------|------------------|

Tösstalbahn (TTB) fusioniert 1918

| | | | |
|-------------------|------|------|------|
| Winterthur–Bauma | 22,9 | 1875 | 1951 |
| Bauma–Wald | 6,1 | 1876 | 1951 |
| Wald–Rüti ZH (WR) | 14,5 | 1876 | 1944 |

Wichtigste neugebaute SBB-Strecken

| | | | |
|---|------|----------|------|
| Brig–Iselle (Simplon) | 21,8 | Eröffnet | 1906 |
| Uznach–Wattwil (Ricken) | 12,2 | Eröffnet | 1910 |
| Sissach–Gelterkinden–Olten (Hauenstein-Basistunnel) | 17,6 | Eröffnet | 1916 |
| Grüemmet–Killwangen–Sp. (Heitersberg-Strecke) | 6,7 | Eröffnet | 1975 |
| Zürcher Flughafenbahn | 13,5 | Eröffnet | 1980 |
| Zufahrt Genf-Flughafen | 2,2 | Eröffnet | 1987 |



Die SBB entstanden 1901 bis 1909 durch Verstaatlichung von fünf nachfolgend beschriebenen Privatbahngesellschaften.

Die Nordostbahn (NOB)

Als erste Eisenbahngesellschaft des Landes eröffnete die Schweizerische Nordbahn am 7. August 1847 ihre Schienentrasse Zürich–Baden. Bereits sechs Jahre später wurde dieses Unternehmen von der neu gegründeten Schweizerischen Nordostbahngesellschaft (NOB) übernommen. Vom Direktionssitz Zürich aus entstanden in der Folge Verbindungen nach Aarau, Basel, Waldshut, Schaffhausen, zum Bodensee



Bilder links (v.o.n.u.):

Bild 7: Als erste Eisenbahn der Westschweiz fuhr die Gesellschaft Ouest-Suisse (OS) von Yverdon und Morges nach Lausanne. Die Aufnahme entstand kurz nach der Streckeneröffnung im Jahr 1856 westlich von Lausanne.

Bild 8: 1896, drei Jahre vor ihrem Abbruch, hatte die Engerth-Personenzuglok Ec 2/5 Nr. 36 der Centralbahn (SCB) Rangierdienst in Luzern zu leisten. **Abb.: Archiv Hürlimann**

Bild 9: Eine Engerth-Dampflok der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) mit Baujahr 1857 fährt um 1900 am Walensee entlang.

Bild 10: Auf der Drehscheibe des Lokdepots Winterthur zeigte sich um 1899 eine SLM-Tenderlok Ed 4/5 der Tösstalbahn (TTB).

Bild 11 (unten): Wenig später präsentierte sich an gleicher Stelle eine Esslinger Güterzug-Schleppender-Lok B3T der Nordostbahn (NOB). **Abb. 7, 9 bis 11: Verkehrshaus der Schweiz**

