

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 45 (1972)

Heft: 8

Artikel: 125 Jahre Schweizer Bahnen = Les Chemins de fer suisses ont 125 ans = 125 anni di ferrovie svizzere

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777246>

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: 11.05.2025

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

125 JAHRE SCHWEIZER BAHNEN

EINE EISENBAHN FÜR «SPANISCHE BRÖTLI»?

Wie Spanische Brötli schmeckten und woher die Bezeichnung stammt, weiss heute niemand mehr, den Spitznamen «Spanisch-Brötli-Bahn» aber kennt in der Schweiz jedes Kind. Er gilt der ersten schweizerischen Eisenbahnlinie, von Zürich nach Baden, die vor 125 Jahren eröffnet wurde. Spanische Brötli waren eine gern gesehene Spezialität auf dem Frühstückstisch der Zürcher Herrschaften und mussten durch die Dienstboten in mehrstündigem Nachtmarsch aus der Bäderstadt herbeigeschafft werden. Die Eisenbahn erlöste sie von der beschwerlichen Aufgabe; die Spanischen Brötli wurden in den Frühzug verladen, um backwarm in Zürich einzutreffen. Eine Eisenbahn für Spanische Brötli! So idyllisch verklärt erscheint uns heute die Frühgeschichte der Eisenbahn in der Schweiz. In Wirklichkeit war sie ein unablässiger Kampf weitblickender und fortschrittlicher Kräfte gegen erzkonservative Beharrlichkeit, gegen engherzigen Regionalismus und allzuschweizerische Sparsamkeit. Zu Beginn der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts, als man in der Schweiz über Eisenbahnen erst zu diskutieren begann, besaßen andere Länder bereits ausgedehnte Eisenbahnnetze: Deutschland über 2000 km, Frankreich um 800 km, und in Grossbritannien und Irland wurden sogar 4000 km betrieben. Schon stiessen die Schienenstränge gegen die Schweizer Grenze vor: von Strassburg und Karlsruhe gegen Basel, in den Bodenseeraum und von Lyon gegen Genf. Jene Kreise, die den Bahnbau in der Schweiz vorantreiben wollten, vorwiegend Zürcher Industrielle und Handelsherren, hatten natürlich Grösseres im Sinn als eine biedermeierliche Kleinbahn zum Transport Spanischer Brötli. Sie planten eine Bahn von Zürich nach Basel mit Anschluss an die europäischen Netze und Fortsetzung südwärts nach Chur zum Ausgangspunkt der Passstrassen und dachten sogar an eine Alpenbahn nach Italien. 10 Jahre bevor auch nur eine Schiene gelegt ist, wird eine Konstante künftiger schweizerischer Eisenbahnpolitik sichtbar: der Drang, ja der Zwang zur Alpendurchquerung.

Eine Eingabe der Zürcher Handelskammer an den Regierungsrat vom 16. Mai 1836 öffnet europäische Perspektiven, wenn sie anführt: «...dass kein Land geeigneter sein dürfte, die Vermittlung zwischen dem Norden und dem Süden, zwischen Osten und Westen durch Eisenbahnen gut und zweckmässig zu erzielen, als eben die Schweiz», und gleichzeitig fordert, «...dass die Schweiz nicht zurückbleibe, wenn sie nicht völlig auf die Seite geschoben werden will, deshalb muss sie sich dieser Verbindungen zwischen dem Norden und dem Süden zuerst bemächtigen». Zeilen, die durchaus aktuell klingen.

Doch die Zeit war noch nicht reif, es blieb beim Teilstück Zürich–Baden. Während harte Kämpfe um kantonale Sonderinteressen weitergingen, ruhte der Bahnbau für Jahre. Erst 1854, 7 Jahre später, wurde die zweite schweizerische Bahnlinie eröffnet, und es war nicht etwa eine Fortsetzung der Spanisch-Brötli-Bahn, sondern das Teilstück Basel–Liestal der Hauenstein-

bahn, die eindeutig nach dem Gotthard zielte und damit in Konkurrenz zum Zürcher Projekt stand, das auf die Bündner Pässe Splügen und Lukmanier gerichtet war. Das Gotthardprojekt hat schliesslich gesiegt, doch der Meinungsstreit um die Alpentunnel geht weiter und ist noch heute nicht verstummt.

STAATSBahn – PRIVATbahn?

Das Parlament der 1848 vom Staatenbund zum Bundesstaat umgewandelten Eidgenossenschaft beschloss, den Bahnbau privater Initiative zu überlassen. Darauf setzte eine fieberhafte Tätigkeit ein, und innert 10 Jahren waren 1000 km Geleise gelegt. Um die Mitte der siebziger Jahre stand das schweizerische Bahnnetz an Dichte nur hinter Grossbritannien und Belgien zurück. Auf 100 Quadratkilometer kamen 6 Kilometer Bahn und auf je 100 Einwohner 77 Meter! (Bis heute hat sich die Liniendichte etwa verdoppelt; in der Zugsdichte hält die Schweiz die einsame europäische Spitze und wird darin nur von Japan übertroffen.) Da für die privaten Eisenbahngesellschaften spekulative Erwägungen über dem Allgemeininteresse standen und schwere finanzielle Rückschläge nicht ausblieben, wurde der nie ganz verstummte Ruf nach Verstaatlichung immer lauter. Eine Volksabstimmung beschloss den Rückkauf der grossen Privatbahnen. Sie wurden 1902 unter der Bezeichnung «Schweizerische Bundesbahnen» vereinigt. Deren Netz umfasst heute 2913 km, doch besteht daneben noch immer ein fast ebenso grosses Privatbahnnetz. Nur zwei der wichtigsten seien erwähnt: die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn von internationaler Bedeutung und die Rhätische Bahn, die zusammen mit der Furka-Oberalp-Bahn und der Visp-Zermatt-Bahn das grösste zusammenhängende europäische Schmalspurnetz bildet. Die Bezeichnung «Privatbahn» ist unter den heutigen Verhältnissen irreführend, denn in Wirklichkeit handelt es sich um «Staatsbahnen im kleinen», an denen vorwiegend Kantone und Gemeinden beteiligt sind. Der Reisende spürt von den unterschiedlichen Eigentumsverhältnissen kaum etwas: er kann direkte Fahrkarten lösen, und wo es die Spurweite erlaubt, verkehren durchgehende Wagen.

EUROPA AUF SCHIENEN

Schon die ersten schweizerischen Eisenbahnplaner dachten in europäischen Zusammenhängen und erkannten in der Alpendurchquerung eine schweizerische Aufgabe. Der Bau der Gotthardbahn war andererseits nur unter finanzieller Mithilfe der Nachbarstaaten möglich. Auch zu anderen grossen europäischen Bahnprojekten lag der Schlüssel in der Schweiz: eine Orientbahn Paris–Konstantinopel war in den siebziger Jahren durchs Engadin geplant; sie nahm später ihren Weg durch den Simplon, den längsten Alpentunnel. Die europäische Verflechtung wurde empfindlich spürbar, als in der Folge des Ersten Weltkrieges die Kohlennot die Schweizer Bahnen fast zum Erliegen brachte. Doch gab dies Anstoss zur raschen und vollständigen Elektrifizierung, die ihrerseits wieder vorbildlich und anregend auf die andern europäischen Bahnen wirkte. Nach dem Ersten Weltkrieg baten die Schweizerischen Bundesbahnen die europäischen Eisenbahner, auch die der gegnerischen Länder, an den Konferenztisch, und sie besorgen seither die Geschäftsführung der Europäischen Fahrplankonferenz, an welcher alle zwei Jahre die Fahrpläne der internationalen Züge über alle nationalen und ideologischen Grenzen hinweg aufeinander abgestimmt werden. Eleganter Ausdruck für dieses «Europa auf Schienen» sind die TEE (Trans-Europ-Express), die modernen und raschen europäischen Städteschnellzüge mit den klingenden Namen. Nicht zufällig führen elf, also fast ein Drittel all dieser Züge in oder durch die Schweiz.

Z.

Alpenbähnliches Käsefrücken.

Auch ein Nationalspiel.



- 4 Aktuelles aus dem Jahre 1865: Der «Postheiri», ein Vorläufer des «Nebelspalters», zur Alpenbahnfrage

Illustration d'une discussion encore actuelle: un fascicule de 1865 du «Postheiri», revue satirique qui a précédé le «Nebelspalter», commente le débat sur les communications ferroviaires à travers les Alpes

Materie corrente nell'anno 1865: il «Postheiri», giornale satirico precursore del «Nebelspalter», commenta a suo modo le discussioni in merito alla scelta di un tracciato ferroviario transalpino

Topical comment in 1865: The humorous magazine «Postheiri», forerunner of Switzerland's «Nebelspalter», lampoons the disputes over railways through the Alps



Ae6/6-Lokomotiven an der steilen Monte-Ceneri-Rampe der Gotthardlinie. Moderne elektrische Lokomotiven können so miteinander verbunden werden, dass für zwei Maschinen ein einziger Lokomotivführer genügt. Photo Studer

Deux locomotives Ae6/6 des Chemins de fer fédéraux remorquent un convoi sur la pente à forte déclivité du Monte Ceneri, sur la ligne du Gothard. Elles peuvent être couplées, de telle sorte qu'un seul mécanicien est nécessaire

Locomotori Ae6/6 della linea del S. Gottardo sulle ripide pendenze del Monte Ceneri. I locomotori moderni possono esser accoppiati in guisa che a guidarli basti un sol macchinista

Locomotives of type Ae6/6 on the steep Monte Ceneri slope on the Gotthard line. Modern electric locomotives can be coupled together so that only one driver is needed for two machines



Die Zukunftsvision von vorgestern auf einer Neujahrskarte aus den 90er Jahren: Damenabteil im Gotthardtunnel

Une vision d'avenir d'avant-hier, suggérée par une carte de Nouvel-An des années quatre-vingt-dix du siècle dernier: un compartiment pour dames dans un convoi qui franchit le tunnel du Gothard

Modernità di un tempo: attraverso la galleria del S. Gottardo nello scompartimento riservato alle signore. Cartolina del 1899 con gli auguri per l'anno nuovo

Above: Yesterday's vision of the future on a New Year's card in the nineties: a ladies' compartment in the Gotthard Tunnel



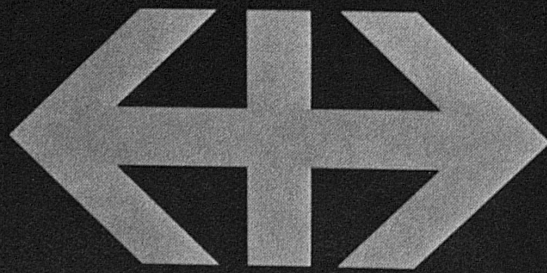
Zukunftsvision von heute: Die SBB probieren neue Städteschnellzugswagen aus, die luftkonditioniert und mit einer Vorrichtung versehen sind, die den Wagenkasten in Kurven einwärts neigt. Dicht geschlossene Wagenübergänge, automatisch sich öffnende Innentüren und bequemere Sitze sind weitere Annehmlichkeiten für den Reisenden. Photo Studer

Vision d'avenir d'aujourd'hui: Les CFF ont mis à l'essai des voitures à air conditionné pour les trains interville. Elles sont dotées d'un dispositif qui, lors du franchissement des courbes, incline le châssis vers l'intérieur de la courbe. Les couloirs qui relient les voitures sont étanches; les portes intérieures s'ouvrent automatiquement et les sièges offrent un confort optimal. Tout est conçu pour rendre le voyage plus agréable encore

Modernità oggi: le FFS stanno provando nuove carrozze interurbane dirette provviste di ventilazione condizionata e di dispositivo per l'inclinazione della cassa del veicolo nelle curve. Contribuiscono, inoltre, a render più comodo il viaggio sedili meglio imbottiti, porte interne automatiche, e corridoi d'intercomunicazione perfettamente chiusi

Today's vision of the future: Swiss Federal Railways are trying out new intercity express carriages that are air-conditioned and have a device to incline the carriage inwards on curves. Fully sealed corridor connections, automatic internal doors and more comfortable seats are further amenities now planned for travellers

Plakat der Gotthardbahn für einen Luxuszug der 20er Jahre
Affiche pour un train de luxe de la ligne du Gothard dans les années vingt
Manifesto propagandistico degli anni 20 per un treno di lusso del S. Gottardo
Poster for a luxury train on the Gotthard line in the twenties



COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS-EUROPÉENS



ALLER : Départs quatre fois par semaine, les lundis, mardis, jeudis et samedis, à partir du 9 Juillet, de CALAIS pour COIRE avec voitures directes pour LUCERNE. Le service deviendra quotidien du 1^{er} Août au 9 Septembre.

LONDRES	Dép. 11 ^h D.M.
Calais maritime	Dép. 2 ^h 43 ^h
Lille (La Madeleine)	Dép. 4 ^h 10 ^h
Reims	Dép. 7 ^h 48 ^h
Chalons	Dép. 8 ^h 43 ^h

Correspondance avec le train partant de Paris-Est à 5^h 15^h (Vague Restaurant).

Belfort	Dép. 1 ^h 33 ^h M.
Delle H.E.C.	Dép. 3 ^h 03 ^h
Delémont	Dép. 4 ^h 03 ^h
Bale	Dép. 5 ^h 03 ^h
Zurich	Dép. 7 ^h 12 ^h
Sargans	Dép. 9 ^h 11 ^h
Ragaz	Dép. 9 ^h 19 ^h
Landquart	Dép. 9 ^h 29 ^h
Coire	Dép. 9 ^h 48 ^h

Bale	Dép. 5 ^h 40 ^h
Lucerne	Dép. 7 ^h 44 ^h

RETOUR : Départs quatre fois par semaine, les dimanches, mardis, mercredis et vendredis, à partir du 10 Juillet, de COIRE pour CALAIS avec voitures directes de LUCERNE. Le service deviendra quotidien du 1^{er} Août au 10 Septembre.

Lucerne	Dép. 9 ^h 43 ^h
Bale	Dép. 11 ^h 43 ^h

Coire	Dép. 7 ^h 25 ^h
Landquart	Dép. 7 ^h 41 ^h
Ragaz	Dép. 7 ^h 50 ^h
Zurich	Dép. 10 ^h
Bale	Dép. 12 ^h 20 ^h M.
Delémont	Dép. 1 ^h 20 ^h
Delle (heure française)	Dép. 1 ^h 41 ^h
Belfort	Dép. 2 ^h 13 ^h
Chalons	Dép. 7 ^h 03 ^h

Correspondance avec le train arrivant à Paris à 11^h 15^h M.

Reims	Dép. 8 ^h D.M.
Calais maritime	Dép. 12 ^h 43 ^h
LONDRES	Dép. 4 ^h 50 ^h

Pour retenir ses places à l'avance, s'adresser aux agences de :

LONDRES	14, Cockspur Street Hôtel Cecil Ticket Office 36, Leadenhall Street, and Inside. Victoria and Charing Cross station.	
CALAIS	Gare maritime Pier station et 8, rue de Moscou.	
PARIS	3, Place de l'Opéra Grand-Hôtel Hôtel Continental Hôtel Terminus	TICKET OFFICE
BALE	31, Centralbahnstrasse, en face la gare, n° 19.	
LUCERNE	Agence de la Compagnie à la Gare et chez MM. Cook & Gaze en ville.	
ZURICH	M. Immoeharleg & C ^o , Com- missionnaires-Expéditeurs, Place de la Gare, n° 1.	
INTERLAKEN	MM. Cook & Gaze, à la Gare.	
BERNE	À la Banque populaire Suisse, Rue Christophe.	
LAUSANNE	M. Robert Ruchonnet, 12, Place St-François.	
COIRE	à la Gare.	



Lith. G. BATHILLE 18, R. de Chérol PARIS

Bahnhof Luzern
La gare de Lucerne
La stazione di Lucerna
Lucerne Station
Photo W. Studer

Dieser Luxuszug verkehrte von 1890 bis zum Ersten Weltkrieg. Er hat Nachfolger gefunden in den TEE «Rheingold»/«Roland» mit direkten Wagen Luzern-Hoek van Holland und Anschluss ans Nachtfährschiff von und nach England

Ce train de luxe a circulé de 1890 au début de la Première Guerre mondiale. Les TEE «Rheingold» et «Roland» lui ont succédé. Ils comportent des voitures directes Lucerne-Hoek van Holland, qui assurent la correspondance avec les ferryboats de nuit qui relient la Grande-Bretagne et le continent

Questo treno di lusso circolò dal 1890 alla Prima Guerra mondiale. Suoi proseguitori odierni sono i TEE «Rheingold»/«Roland», che procurano coincidenza con il traghetto notturno da e per l'Inghilterra e conducono carrozze dirette

This luxury train ran from 1890 till the First World War. It has modern successors in the TEE «Rheingold» and «Roland», which connect up to the night ferry to and from England and have through carriages between the Hook of Holland and Lucerne





LES CHEMINS DE FER SUISSES ONT 125 ANS

UN CHEMIN DE FER POUR LES PETITS PAINS D'ESPAGNE

Personne ne connaît le goût des «Spanisch Brötli», des «petits pains d'Espagne», ni pourquoi on les appelle ainsi; mais tout le monde, du moins en Suisse alémanique, sait ce qu'est la «Spanischbrötlibahn», sobriquet qu'on a donné à la première ligne de chemin de fer suisse, qui reliait Baden à Zurich et qui fut inaugurée il y a 125 ans. Les petits pains d'Espagne étaient une spécialité appréciée sur la table du petit déjeuner des familles distinguées de Zurich, qui envoyaient leurs domestiques les chercher de nuit dans la ville d'eaux voisine afin de les savourer encore frais, le matin. Le chemin de fer simplifia le problème: les petits pains partaient avec le premier train du matin pour Zurich, où ils arrivaient tout chauds du four et croustillants. Le «chemin de fer des petits pains d'Espagne»: quelle idyllique enluminure orne le premier chapitre de l'histoire des chemins de fer suisses! Elle nous fait oublier ce que fut en réalité la lutte âpre et inlassable que des esprits ouverts et clairvoyants durent mener contre un conservatisme obtus et têtue, contre un esprit de clocher borné, associé à la mesquinerie traditionnelle de nos compatriotes.

Au début des années 40 du siècle passé, quand on s'est mis en Suisse à discuter le problème des chemins de fer, d'autres pays possédaient déjà un réseau étendu de voies ferrées: celui d'Allemagne mesurait 2000 km, celui de France 800 et celui de Grande-Bretagne et d'Irlande 4000. Déjà de premiers rails s'alignaient à proximité de la Suisse: de Strasbourg et de Karlsruhe dans la direction de Bâle, vers le lac de Constance, vers Genève en partant de Lyon. Les pionniers suisses de la construction des chemins de fer – pour la plupart des industriels et des hommes d'affaires zurichois – visaient évidemment d'autres objectifs que le transport des petits pains d'Espagne. Ils avaient inscrit dans leur programme une ligne de Zurich à Bâle, qui serait elle-même reliée au réseau européen et se prolongerait vers le sud jusqu'à Coire, au seuil des grands passages alpestres où s'ouvrirait peut-être plus tard une voie vers l'Italie. Dix ans avant que le premier rail fût posé en Suisse, commence à se dessiner ce qui deviendra l'une des constantes de la politique ferroviaire suisse: le «Drang nach Süden», la percée à travers les massifs alpestres.

Ce sont en fait déjà des perspectives européennes qu'ouvre la Chambre de commerce zurichoise lorsque, dans une pétition au Conseil d'Etat, elle proclame «... qu'aucun pays n'est mieux placé que la Suisse pour assurer par des voies ferrées une liaison appropriée et rapide entre le Nord et le Sud, entre l'Est et l'Ouest», ajoutant que «... si la Suisse ne veut pas être laissée à l'écart, elle doit elle-même prendre les devants et, par conséquent, s'assurer le contrôle de ces liaisons entre le Nord et le Sud».

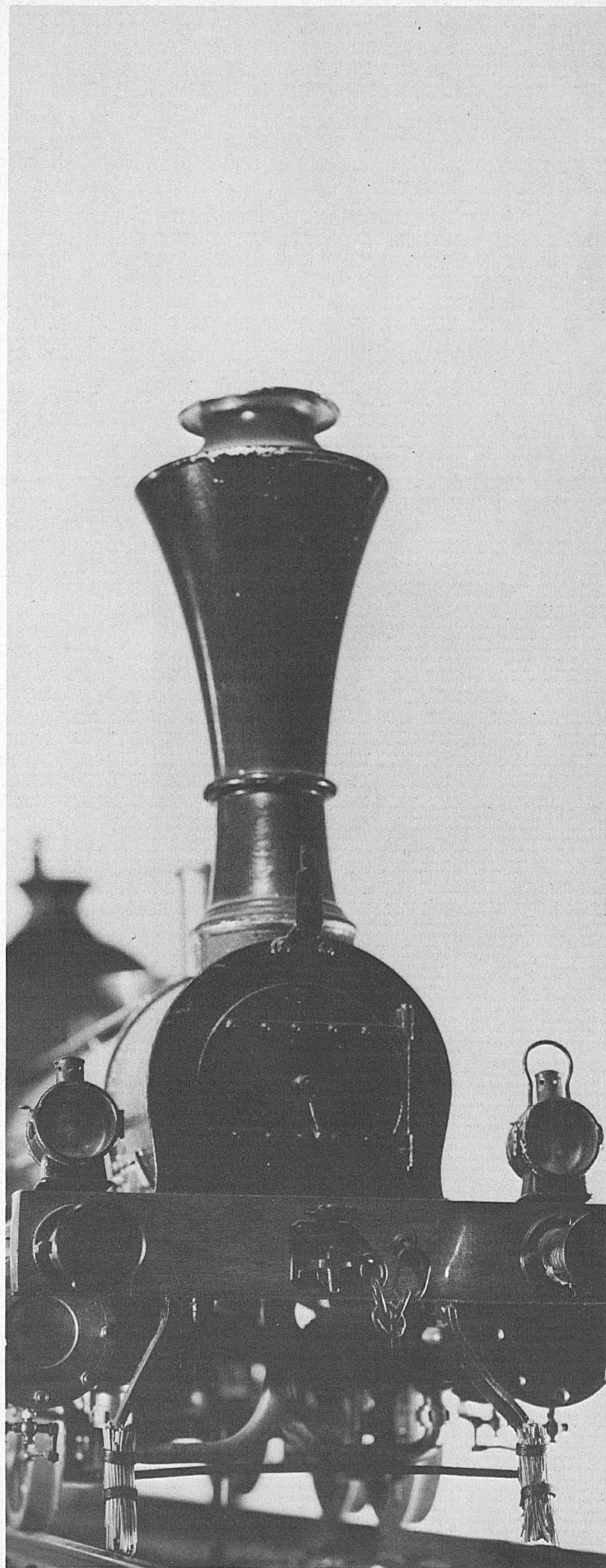
Mais le temps n'était pas encore mûr pour qu'on entendît ce langage, qui nous semble aujourd'hui élémentaire, et l'on en resta au petit tronçon Zurich-Baden. Tandis que l'opposition entre les intérêts cantonaux divergents entraînait dans une phase aiguë, la construction des chemins de fer demeurait au point mort. Ce ne fut que sept ans plus tard, en 1854, que la seconde voie ferrée fut ouverte. Et ce ne fut pas la prolongation de la «Spanischbrötlibahn», mais le tronçon Bâle-Liestal de la ligne du Hauenstein, amorce du futur tracé du Gothard qui concurrençait le projet zurichois d'une percée

90 gegen 6500 PS. Rechts: Modellaufnahme einer Lokomotive der Spanischbrötlibahn, 1847. Photo A. Winkler. – Links: Elektrische Lokomotive der SBB, Typ Re4/4^{II}, bei Flums an der Strecke Zürich–Chur. Im Hintergrund die Churfürsten. Photo W. Studer

90 et 6500 CV. A droite: Modèle d'une locomotive du «Spanischbrötlibahn», 1847. – A gauche: Locomotive électrique CFF de la série Re4/4^{II} près de Flums, sur la ligne Zurich–Coire. A l'arrière-plan, les Churfürsten

90 CV contro 6500. A destra: modello di vaporiera della Ferrovia dei panini spagnoli (1847). – A sinistra: locomotore elettrico delle FFS, tipo Re4/4^{II}, nelle vicinanze di Flums, sulla linea Zurigo–Coira. Sullo sfondo, i Churfürsten

90 versus 6500 horse-power. Right: Model of a locomotive used on the Swiss Northern Railway in 1847.—Left: An electric locomotive of Swiss Federal Railways, type Re4/4^{II}, on the Zurich–Chur line near Flums. In the background the Churfürsten Range



des Alpes grisonnes par le Splügen et le Lukmanier. On sait que le projet du Gothard l'a emporté, mais la dispute des tunnels alpins n'est pas éteinte et elle connaîtra encore maints rebondissements.

CHEMINS DE FER D'ÉTAT OU PRIVÉS ?

En 1848, le Parlement de la Confédération suisse, le nouvel Etat fédéral qui venait de se substituer à l'ancienne Fédération d'Etats, décida de laisser à



Aus dem «Postheiri», Jahrgang 1856: Kampf ausländischer Finanzgruppen um Einfluss auf die Schweizer Bahnen

«Postheiri», 1856: L'affrontement des groupes financiers étrangers qui voulaient mettre le grappin sur les chemins de fer suisses

Dal «Postheiri» dell'anno 1856: la lotta di gruppi finanziari esteri per ottenere un'influenza preponderante sulle ferrovie elvetiche

From an 1856 issue of «Postheiri»: foreign financial groups battle for an interest in Swiss railways

l'initiative privée le soin de construire des chemins de fer. Dès lors, une activité fébrile fut déployée et, dix ans plus tard, le réseau des voies ferrées mesurait déjà 1000 km. Le développement fut tel que, vers le milieu des années 70, la densité du réseau ferroviaire suisse n'était plus dépassée que par celle de la Grande-Bretagne et de la Belgique. On comptait 6 km de chemins de fer par centaine de km² et 77 mètres par centaine d'habitants. (La densité des voies ferrées a à peu près doublé de nos jours. Quant à la densité de circulation des trains, la Suisse se place de loin en tête des pays d'Europe et n'est dépassée, dans le monde, que par le Japon.)

125 ANNI DI FERROVIE SVIZZERE

UNA FERROVIA PER IL TRASPORTO DI «PANINI SPAGNOLI» ?

Qual fosse il sapore dei panini spagnoli, e perché così si chiamassero, più nessuno oggi sa dire. Il loro nome è comunque assurdo, in Svizzera, a larga, durevole notorietà anche presso le giovani generazioni, essendo intimamente legato al ricordo della prima ferrovia elvetica, Zurigo-Baden, che ad essi appunto s'intitolò, inaugurata 125 anni or sono. Croccante specialità di Baden, tali panini erano pure molto apprezzati a Zurigo già sul finire del XVIII secolo. Per procurarseli, le famiglie patrizie tigurine non esitavano a mandare ogni notte i loro servi, a piedi, fin nella città termale: quattro ore di marcia per l'andata, e altrettante per il ritorno. Con l'avvento della ferrovia, il personale di servizio si trovò liberato da quella fatica. Affidati al primo treno, i panini giungevano a Zurigo ancora caldi. D'altra parte, molti Zurighesi si recavano a Baden per godersi quella lecornia sul posto. Non a caso, dunque, la nuova ferrovia fu dal popolo battezzata «Spanisch-Brötli-Bahn» (ferrovia dei panini spagnoli). Del materiale rotabile di questa prima ferrovia svizzera non si è purtroppo conservato nulla. Il trenino storico che ha circolato nel 1947, anno centenario delle nostre ferrovie, ed in occasione d'altre

Comme les compagnies privées de chemin de fer attachaient plus d'importance à leurs propres spéculations qu'à l'intérêt général et que, d'autre part, de graves revers financiers n'étaient pas rares, on entendait de plus en plus souvent en réclamer l'étatisation. Le rachat des grandes compagnies privées fut ratifié par une votation fédérale. Elles furent réunies en 1902 sous l'appellation de «Chemins de fer fédéraux». Leur réseau comprend aujourd'hui 2913 km, mais il en subsiste un presque aussi vaste constitué par les lignes privées, dont nous ne citerons ici que deux: la Compagnie du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon, d'importance internationale, et les Chemins de fer rhétiques qui, avec les lignes Furka-Oberalp et Viège-Zermatt, forment le plus grand réseau fermé de chemins de fer à voie étroite en Europe.

L'appellation «chemin de fer privé» tend d'ailleurs, dans les circonstances actuelles, à induire en erreur, car il s'agit en réalité d'une forme restreinte de chemins de fer d'Etat, puisque ce sont en majorité des cantons ou des communes qui en sont propriétaires. Quant au voyageur, il ne remarque même pas ces différences de régime administratif: il utilise partout les mêmes billets de train et ne change pas de wagon, du moins aussi longtemps que les lignes sont à voie normale.

L'EUROPE PAR LE RAIL

Déjà les pionniers des chemins de fer suisses de la première période pensaient leurs problèmes à l'échelle européenne et considéraient la traversée des Alpes comme la tâche spécifique de notre pays. En revanche, la construction de la ligne du Gothard n'était possible que moyennant une participation financière des pays voisins. C'est également en Suisse que se trouvait la clef d'autres grandes voies de transit internationales: le premier projet d'Express-Orient de Paris à Constantinople, vers 1870, devait passer par l'Engadine, mais on donna plus tard la préférence au tracé du Simplon, qui traverserait le plus long tunnel des Alpes ... et du monde!

L'interdépendance des pays d'Europe fut démontrée très concrètement pendant la Première Guerre mondiale lorsque, par suite de la pénurie de charbon, les trains en Suisse cessèrent presque de circuler. Cette situation critique fut à l'origine de la puissante impulsion donnée à l'électrification de nos lignes ferroviaires – électrification rapide et complète qui servit d'exemple et ne tarda pas à être imitée par les autres chemins de fer d'Europe.

Après la Première Guerre mondiale, les Chemins de fer fédéraux invitèrent toutes les compagnies de chemins de fer européennes, y compris celles des pays que la guerre venait d'opposer, à participer à une conférence ferroviaire générale. Ainsi fut créée, sous l'égide de l'administration suisse des chemins de fer – qui la préside encore aujourd'hui – la Conférence européenne des horaires, qui coordonne tous les deux ans, sans considération de frontières nationales ou idéologiques, les horaires des grands trains internationaux qui traversent l'Europe.

L'«Europe par le rail» trouve de nos jours son illustration la plus frappante dans le TEE (Trans-Europ-Express), ce réseau d'express européens, modernes et rapides, qui d'un bout à l'autre de notre continent relient des villes aux noms évocateurs. Et ce n'est évidemment pas un hasard, si onze des lignes de TEE, c'est-à-dire près d'un tiers, traversent notre pays ou y trouvent leur aboutissement.

manifestazioni celebrative delle FFS, è una ricostruzione attuata dopo studi e ricerche diligenti e si trova ora nel Museo svizzero dei trasporti a Lucerna.

Un'aura idillica sembra pertanto avvolgere i primordi della ferrovia nel nostro Paese. In realtà, il graduale insediamento in Svizzera del nuovo mezzo di trasporto fu il risultato della lotta tenace condotta da persone progressiste e d'ampie vedute contro l'immobilismo conservatore, il campanilismo gretto, lo spirito di risparmio male inteso. All'inizio degli anni 40 del secolo scorso, allorché si cominciò a discutere di ferrovie anche in Svizzera, altri Paesi già possedevano reti ferroviarie in via d'espansione: oltre 2000 km la Germania, 800 circa la Francia, 4000 addirittura Gran Bretagna e Irlanda. Le strade ferrate estere si protendevano ormai in direzione delle nostre frontiere nazionali: da Strasburgo e da Karlsruhe verso Basilea, verso il bacino bodanico e da Lione verso Ginevra. I fautori di ferrovie in Svizzera – in prevalenza industriali e grandi commercianti tigurini – miravano ovviamente a ben altro che ad un semplice, simpatico trenino per il trasporto di panini spagnoli e di allegre comitive. Volevano un collegamento tra Zurigo e Basilea, il raccordo alla rete ferroviaria europea, nonché il prolungamento a sud verso Coira, punto di confluenza d'importanti strade transalpine. Nei loro piani, rien-

trava addirittura una ferrovia che scendesse in Italia. Appare così, manifesta sin dagli esordi una tra le caratteristiche della politica ferroviaria elvetica: la volontà, anzi, l'esigenza imprescindibile, di superare il baluardo alpino. Una petizione della Camera di commercio ticurina al Governo, del 16 maggio 1836, si apre a prospettive europee laddove afferma: «Nessun Paese appare idoneo quanto la Svizzera ad attuare opportunamente, con strade ferrate, la mediazione tra il Settentrione e il Mezzogiorno, tra l'Oriente e l'Occidente», ed auspica pertanto che la Svizzera cominci con l'esser padrona dei collegamenti tra il Nord e il Sud se non vuole regredire ed esser lasciata in disparte dai nuovi traffici. Sono, queste, idee tutt'oggi valide, ma i tempi ancora non erano maturi per il loro trionfo. La Zurigo-Baden rimase per sette anni la sola ferrovia elvetica, mentre fra i Cantoni divampavano aspre lotte per la primazia d'interessi regionali. La seconda ferrovia nel nostro Paese non fu già il prolungamento della Spanisch-Brötli-Bahn, ma il tronco Basilea-Liestal (1854), destinato a far parte del tracciato dello Hauenstein e chiaramente rivolto al San Gottardo, in concorrenza, pertanto, con il progetto ticurino tendente invece ai passi dello Spluga e del Lucomagno. Il progetto di una ferrovia attraverso il San Gottardo ha trionfato, ma la divergenza d'opinioni in merito alla costruzione di nuove gallerie sotto le Alpi sussiste tuttora e non accenna a comporsi.

FERROVIA PRIVATA - FERROVIA DI STATO?

Il Parlamento della Svizzera, trasformatasi nel 1848 da Confederazione di Stati in Stato federativo, decise di lasciare all'iniziativa privata la costruzione di ferrovie, ed ebbe allora inizio un decennio d'intensa ma un po' disordinata attività costruttiva durante il quale furono posati 1000 km di binari. Verso la metà degli anni 70, la nostra rete ferroviaria era inferiore in densità soltanto al Belgio e alla Gran Bretagna. Per ogni 100 km² si contavano 6 km di binario, e 77 m per ogni 100 abitanti. (Nel frattempo, la densità è pressoché raddoppiata; quanto a frequenza di treni, la Svizzera detiene, unica, il primato europeo, e nel mondo è superata soltanto dal Giappone.) Poiché le società ferroviarie private erano istituite e dirette con criteri speculativi assai più che d'interesse generale, molti furono i fallimenti e da codesta situazione trasse nuovo vigore l'idea che la ferrovia dovesse appartenere allo Stato. Con la votazione del 20 febbraio 1898, i cittadini elvetici, a grande maggioranza, incaricarono la Confederazione di riscattare le cinque

maggiori compagnie ferroviarie di quel tempo e di fonderle in un ente nazionale unico: le Ferrovie federali svizzere (FFS), che iniziarono la loro attività nel 1902. La rete federale consta oggi di 2913 km e ad essa si aggiunge quella quasi altrettanto ampia delle ferrovie private. Di codeste ultime ricorderemo le due principali: la Berna-Lötschberg-Sempione, d'importanza internazionale, e la Ferrovia retica, la quale unitamente alle ferrovie della Furka-Oberalp e di Viège-Zermatt forma in Europa la maggior rete unitaria a scartamento ridotto. La denominazione, pur usuale, di «private» invero non si addice bene a queste ferrovie: in realtà, trattasi di aziende statali in miniatura, alle quali sono largamente cointeressati i Cantoni e i Comuni corrispettivi. Il viaggiatore spesso non avverte il passaggio dall'una all'altra rete privata. In ogni caso, egli acquista un solo biglietto, e, ove la continuità di scartamento lo permetta, non muta carrozza.

EUROPA FERROVIARIA

Già i primi ideatori svizzeri di comunicazioni ferroviarie guardavano, oltre le frontiere nazionali, all'Europa, e consideravano compito squisitamente elvetico il traforo delle Alpi. La costruzione della ferrovia del San Gottardo riusciva d'altronde possibile soltanto con l'aiuto finanziario degli Stati nostri confinanti. Anche la chiave di altri grandiosi progetti ferroviari era in Svizzera: negli anni settanta, ad esempio, s'era pensato ad una ferrovia Parigi-Costantinopoli che passasse per l'Engadina. Più tardi, questa ferrovia ha scelto il suo itinerario effettivo attraverso la galleria del Sempione (la più lunga fra quelle alpine).

La dipendenza dall'Europa fu dolorosamente avvertita dalle nostre ferrovie durante la Prima Guerra mondiale, quando la penuria di carbone minacciò di ridurle inoperative. Siffatta incresciosa congiuntura diede incentivo alla rapida e completa elettrificazione della rete nazionale, opera esemplare presa poi a modello da altre amministrazioni europee.

Dopo la Prima Guerra mondiale, le FFS hanno convocato in seduta i ferrovieri europei - fossero essi d'anziché alleati od avversari -, e da allora curano gli affari della Conferenza europea degli orari, ente che ogni biennio coordina l'orario dei treni internazionali, senza distinzione alcuna di frontiere politiche ed ideologiche.

Elegante espressione di questa «Europa ferroviaria» sono oggi i TEE (Trans-Europ-Express), moderni e celeri treni interurbani europei. Non a caso undici di essi, ossia quasi un terzo, hanno per meta la Svizzera o, quanto meno, l'attraversano.

AUX CFF: RÉSERVATION DE PLACE PAR ORDINATEURS

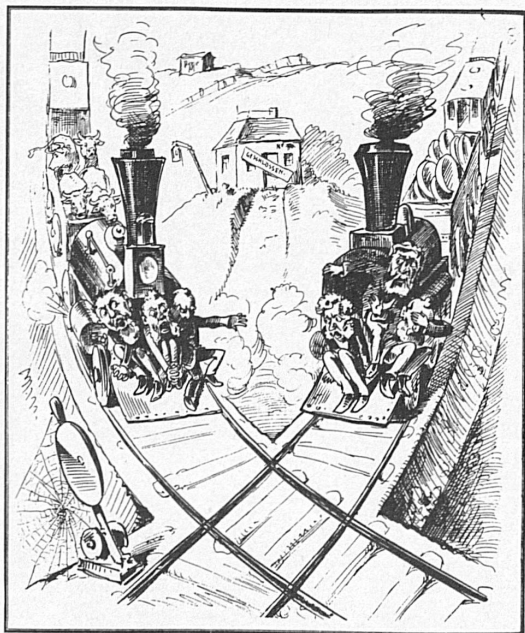
«Prière de réserver une place de seconde classe, non-fumeurs, de Fribourg à Munich, si possible dans le sens de la marche du train...», «...une place-couche de Brigue à Paris, première classe, couchette supérieure...», «...pour TEE de Genève à Amsterdam fauteuil de fenêtre dans la voiture médiane...», «...de Lausanne à Rome deux compartiments wagon-lits single communicants...»

Jusqu'à présent, le voyageur pouvait évidemment faire enregistrer des demandes analogues au bureau d'informations ou au guichet des billets des gares. Mais souvent, il devait attendre très longtemps la confirmation, qui lui était communiquée par téléphone et quelquefois même par poste.

Depuis la fin du mois de mai, 40 gares des CFF et du BLS, ainsi que 27 agences de voyages, sont reliées directement au Service central de réservations par ordinateurs de Berne. Celui-ci procure en quelques secondes, sans risque d'erreur, une réponse imprimée pour des commandes qui peuvent être transmises deux mois à l'avance, et même trois pour le TEE. Il est à même de stocker des offres pour un million de places et de tenir compte de demandes aussi spéciales que celles que nous avons indiquées au début. Si les places désirées sont déjà réservées, il indique automatiquement la possibilité de réservation la plus rapprochée de la demande.

Ce nouveau système ne s'applique pour l'instant qu'aux trains internationaux de Suisse à destination de l'étranger. Mais d'autres administrations de chemins de fer en Europe sont en train de mettre au point leur système de réservation électronique en étroite coordination entre elles, de sorte que, dans quelques années, la plupart des réseaux nationaux seront reliés entre eux. On pourra alors, en quelques secondes, retenir sa place à l'avance dans n'importe quel train en Europe.

Mais, au-delà de ces avantages, l'ordinateur de réservation procure aux services ferroviaires d'innombrables informations et contribue ainsi à la rationalisation de l'entreprise, rationalisation qui, dans ce cas, ne vise pas à la réduction des services à la clientèle, mais au contraire à leur extension.



Ein Vorschlag des «Nebelspalters», 1885, zur Verhütung von Zusammenstößen: Man setze die Verwaltungsräte vorn auf die Lokomotiven

Le «Nebelspalter» proposait, en 1885, pour prévenir les accidents ferroviaires, de faire voyager les membres des conseils d'administration à l'avant des locomotives

Una proposta del «Nebelspalter» nel 1885: poiché le compagnie ferroviarie lesinano sul personale, si prevengano gli infortuni collocando in testa alle locomotive i membri del consiglio d'amministrazione!

A proposal made by the «Nebelspalter» in 1885 for preventing railway accidents: Put the boards of directors on the cow-catchers

C'est avec 74 personnes – directeur et manœuvres compris – que le Chemin de fer du Nord suisse a ouvert son exploitation, en 1847, sur la ligne Zurich-Baden. Aujourd'hui, les CFF occupent plus de 40 000 personnes et les chemins de fer privés plus de 8 000.

Cette modeste insertion, qui offre des places à pourvoir, a paru dans la «Eidgenössische Zeitung», sept mois avant l'ouverture de la ligne Zurich-Baden.

Aujourd'hui, les CFF et les chemins de fer privés utilisent les moyens de publicité les plus modernes pour informer jeunes gens – et jeunes filles – sur la diversité des activités ferroviaires et des carrières qu'elles ouvrent. Depuis quelques années déjà, les chemins de fer occupent – à leur entière satisfaction et à celle du public – des fonctionnaires féminines de l'exploitation. La femme a désormais pris pied dans un domaine qui était jusqu'à maintenant une chasse gardée des hommes. Des agentes donnent le départ des trains et desservent les postes d'enclenchement et de signalisation. Depuis le mois de mai dernier, nombre de jeunes filles en coquet uniforme assument, après avoir bénéficié d'une sérieuse formation, les lourdes responsabilités du service des trains.

La Compagnia ferroviaria svizzera del Nord iniziò la sua attività sulla Zurigo-Baden nel 1847 con un effettivo globale di 74 persone (direttore ed operai a giornata compresi). Presentemente le FFS occupano oltre 40 000 agenti, e le ferrovie private più di 8 000.

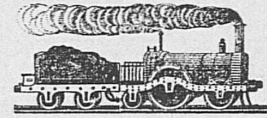
Sette mesi avanti l'inaugurazione della Ferrovia dei Panini spagnoli, il «Giornale federale» pubblicò questa modesta inserzione, primo concorso a posti bandito da un'amministrazione ferroviaria elvetica.

Oggi, le Ferrovie federali e quelle private si avvalgono, senza risparmio, di tutti i ritrovati della pubblicità per far conoscere ai giovani d'ambo i sessi le molteplici e interessanti possibilità di lavoro offerte dalla ferrovia, e per assicurarsi così nuove leve.

Già da vari anni, abili commesse d'esercizio svolgono un lavoro proficuo in parecchi rami di servizio dell'azienda ferroviaria, e di recente, han conquistato pacificamente anche un settore riservato finora ai soli uomini: quello del licenziamento dei treni e del maneggio di scambi e segnali. A decorrere dal maggio di quest'anno, tale servizio, denso di responsabilità, è svolto anche da graziose collaboratrici in uniforme, che hanno seguito il debito corso di preparazione professionale.

Mit 74 Angestellten, Direktor und Tagelöhner eingerechnet, eröffnete 1847 die Schweizerische Nordbahn den Betrieb auf der Strecke Zürich-Baden. Heute sind bei den SBB über 40 000 Eisenbahner tätig, bei den Privatbahnen über 8 000.

Schweizerische Nordbahngesellschaft.



Die unterzeichnete Direktion ist im Falle, nächstens einige Kondukteur-Stellen

zu vergeben, und sieht sich daher veranlaßt, hiermit anzuzeigen, daß junge kräftige Leute, welche die hierfür erforderlichen Eigenschaften, namentlich auch Kenntniß der französischen Sprache besitzen und eine solche Stelle zu übernehmen geneigt sind, sich bis längstens den 12. d. h. persönlich und ausschließlich bei Herrn Generalsekretär Stierlin im Bureau der Direktion (roth Rad, obere Kirchgasse) zwischen 11 und 12 Uhr Vormittags anzumelden haben.

Zürich, den 4. Februar 1847.

Die Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft.

7 Monate vor Eröffnung der Spanischbrötlbahn erschien in der «Eidgenössischen Zeitung» dieses bescheidene erste Stelleninserat einer Schweizer Bahn.

Heute setzen SBB und Privatbahnen alle werbetechnischen Mittel ein, um die Jugend über die vielseitige Arbeit bei der Bahn zu informieren und Nachwuchs zu gewinnen für die interessante Laufbahn des Eisenbahners und – der Eisenbahnerin.

Schon seit einigen Jahren leisten tüchtige Betriebsbeamtinnen wertvolle Arbeit bei der Bahn. Nun ist es ihnen sogar gelungen, in eine «typisch männliche» Domäne einzudringen, nämlich ins Reich des Befehlsstabs und der Signalhebel, der Fahrstrassentasten und der blinkenden Signallämpchen. Seit Mai dieses Jahres versehen zahlreiche junge Mädchen nach sorgfältiger Ausbildung und in modisch-praktischer Uniform den verantwortungsvollen Fahrdienst. Photos W. Studer

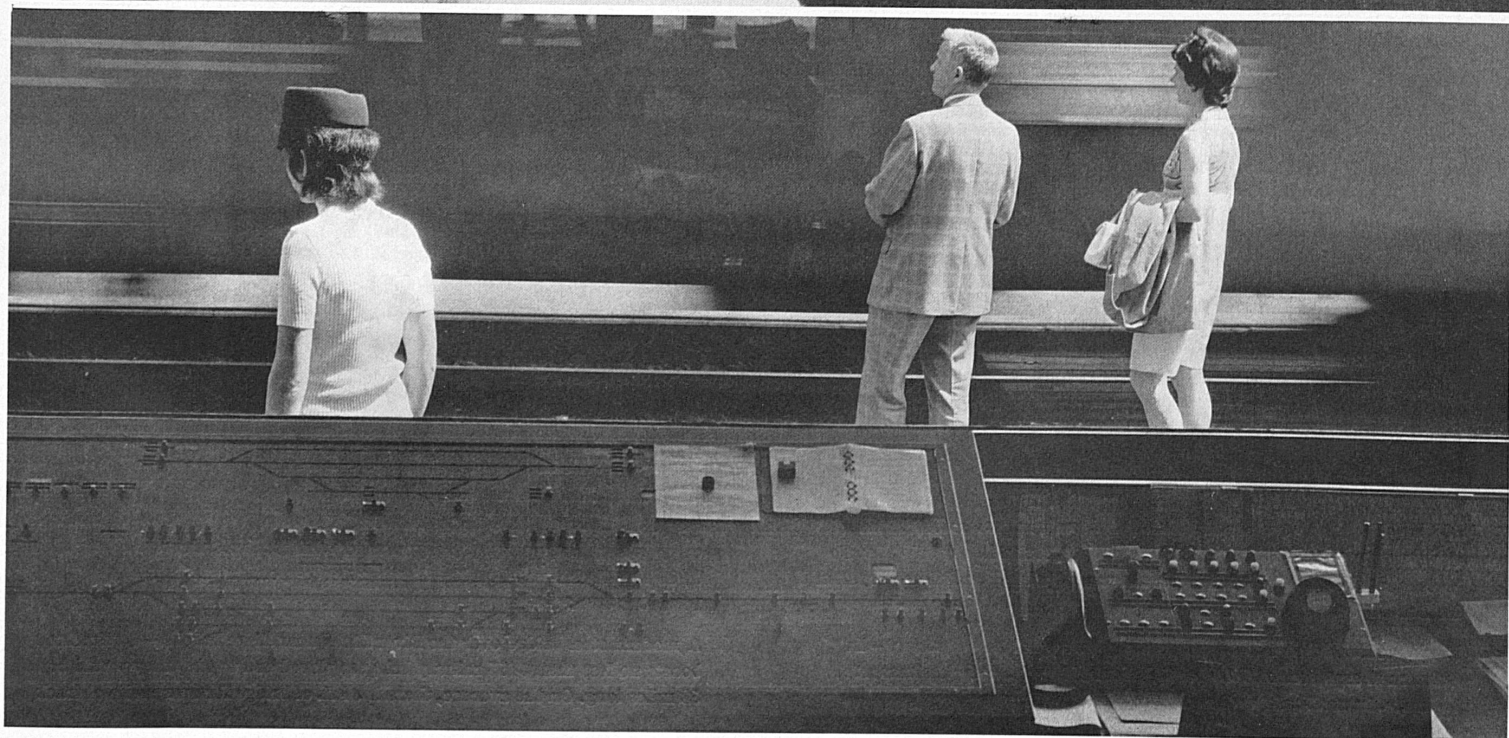


When the Swiss Northern Railway commenced service on the Zurich-Baden line in 1847, it had just 74 employees, including its director and day labourers. Today Swiss Federal Railways employ over 40,000 persons, the private Swiss railways some 8 000.

Seven months before the opening of the Swiss Northern Railway, this first job advertisement appeared in a national newspaper.

Today Swiss Federal Railways and the private lines employ all available advertising media to inform young people about the varied work offered by the railways and to interest them in a career as a railwayman—or a railway-woman.

Women have in fact been doing valuable work for the railways for some years. They have even succeeded in finding their way into a "typically male" field, that of signal levers and lamps, of track buttons and switch tables. Since May 1972 numbers of young women, carefully trained and clad in practical but fashionable uniforms, hold responsible posts in the train service system.





Moderne Stahlbrücke über die Linth bei Ziegelbrücke. Photo W. Studer
Nicht weniger als 5455 Eisenbahnbrücken zählt man in der Schweiz; sie messen, aneinandergereiht, 85 Kilometer. Auf jeden Bahnkilometer fallen im Durchschnitt 16 Meter Brücke

- 14 Ponte moderno d'acciaio sulla Linth, nei paraggi di Ziegelbrücke. — In Svizzera si annoverano 5455 ponti ferroviari lunghi, complessivamente, 85 km, e, in media, 16 m di ponte per ogni km ferroviario

Un pont d'acier moderne franchit la Linth près de Ziegelbrücke. — En Suisse, on ne compte pas moins de 5455 ponts ferroviaires; ils totalisent une longueur de 85 km. A chaque kilomètre du réseau correspond en moyenne 16 mètres de pont

A modern steel bridge over the River Linth near Ziegelbrücke.—Switzerland boasts no less than 5455 railway bridges; placed end to end, they would be 53 miles long. On the average, there is 84 ft. of bridge for every mile of track