

Ronald Gohl

BAHNLAND SCHWEIZ



*Eisenbahnen
und Lokomotiven
in alten Ansichten*

BAHNLAND SCHWEIZ

Eisenbahnen und Lokomotiven in alten Ansichten

Impressum

Weltbild Buchverlag

– Originalausgaben –

© 2019 Weltbild Verlag GmbH, Dorfstrasse 11, CH-4612 Wangen bei Olten

ISBN 978-3-03812-778-9

Konzept: Ronald Gohl, Lukas Heim

Layout: Edition Lan AG / www.editionlan.ch

Das Werk einschliesslich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ausserhalb des Urhebergesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Eine Haftung des Autors bzw. des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden aller Art, die aus den im Buch gemachten Hinweisen resultieren, ist ausgeschlossen.

Besuchen Sie uns im Internet:

www.weltbild.ch

Dank

Ein Buch ohne die vielen freiwilligen Helfer zu schreiben, die einen mit Informationen, Bildmaterial sowie der Überprüfung der Fakten und Zahlen unterstützen, ist unmöglich.

Aus diesem Grund gebührt an dieser Stelle der Dank verschiedenen freien Mitarbeitern, die wesentlich zum Gelingen des Buches über die alten Schweizer Eisenbahnen beigetragen haben. Ein ganz besonderer Dank geht an Herrn Lorenz von Felten vom Verkehrshaus der Schweiz in Luzern, der dem Verlag die Einsichtnahme in unzählige historische Dokumente gewährte und viele Bilder für dieses Buch kostenlos zur Verfügung stellte.

Weitere Bildautoren und Archive haben ebenfalls dank ihrer Fotos zur Vielfalt dieses Buches beigetragen, so zum Beispiel Brian Stephenson, das Archiv der ETH-Bibliothek Zürich und viele andere.

Ronald Gohl

BAHNLAND SCHWEIZ

*Eisenbahnen
und Lokomotiven
in alten Ansichten*

Weltbild

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Autors	5
Übersichtskarte	6

EHEMALIGE VERSTAATLICHTE PRIVATBAHNEN DER SCHWEIZ 9

<i>Schweizerische Nordostbahn (NOB) und ihre Vorgängerin SNB</i>	10
<i>Schweizerische Centralbahn (SCB) mit dem Bahnknoten Olten</i>	22
<i>Vereinigte Schweizerbahnen (VSB) – drei Bahngesellschaften fusionierten</i>	34
<i>Gotthardbahn (GB) – die erfolgreichste Schweizer Privatbahn-Gesellschaft</i>	42
<i>Jura–Simplon-Bahn (JS) – die einst grösste Bahngesellschaft der Schweiz</i>	54
<i>Toggenburgerbahn (TB) – auf Schienen in die St. Galler Voralpen</i>	68
<i>Jura neuchâtelois (JN) – und ihre beiden Vorgänger-Bahnen</i>	72
<i>Tösstalbahn (TTB) – Schienenverkehr gegen bittere Armut der Talbewohner</i>	76
<i>Seetalbahn (STB) – touristisch attraktiv und einst sehr rentabel</i>	84
<i>Urikeron–Bauma-Bahn (UeBB) – Defizite, Verstaatlichung, Einstellung</i>	92

DIE SBB VON DER GRÜNDUNG BIS ZUM ENDE DES ZWEITEN WELTKRIEGS 99

<i>Die Zeit der SBB-Dampftraktion – starke Loks, kurvenreiches Netz</i>	100
<i>Das weisse Gold aus der Fahrleitung – die SBB fahren ab 1919 elektrisch</i>	112
<i>Schwierige Kohleversorgung während zweier Weltkriege im 20. Jahrhundert</i>	118
<i>Lokschmieden und Werkstätten der SBB und ihrer Vorgängerbahnen</i>	124
<i>Komfort beim Reisen: Schweizer Speise- und Schlafwagen</i>	130
<i>Das SBB-«Krokodil» – die legendärste Lokomotive der Welt</i>	136

Mythos Bahnfahren

Wir Schweizer sind Weltmeister im Bahnfahren. Litra, der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, weiss zu berichten, dass Schweizerinnen und Schweizer durchschnittlich 2307 km pro Jahr mit dem Zug zurücklegen. Den zweiten Platz belegen die Japaner, es folgen die Franzosen, die Österreicher, Dänen und Briten. Schlusslicht bilden die Letten, die gerade mal 40 km Bahnfahrten pro Kopf und Jahr ver-

zeichnen können. Bedient werden auf dem SBB-Netz 795 Bahnhöfe und Haltestellen. Unterwegs im Dienst der Reisen-

den sind 522 Triebzüge, 121 Triebwagen und 659 Streckenlokomotiven. Täglich sind über 10.700 SBB-Züge auf dem 3228 km langen Streckennetz unterwegs. Bahnfahren hat längst Kultstatus in unserem Land erreicht, der gut vernetzte öffentliche Verkehr stellt heute einen wichtigen Teil der Mobilität dar. Die Identifikation der Bevölkerung mit der Bahn ist hoch. Wer hätte das gedacht, als am 7. August 1847 der erste Schweizer Zug zwischen Zürich und Baden fuhr? Damals war die Eisenbahn für viele noch ein gefährliches Abenteuer – sowohl finanziell wie auch gesundheitlich. Es gab Ärzte, die davor warnten, dass Geschwindigkeiten über 30 km/h für den Menschen tödlich sein könnten – sie würden die Eisenbahnkrankheit erleiden, eine Art Delirium furio-

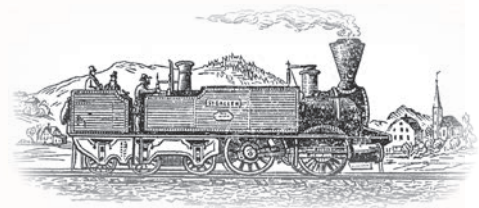
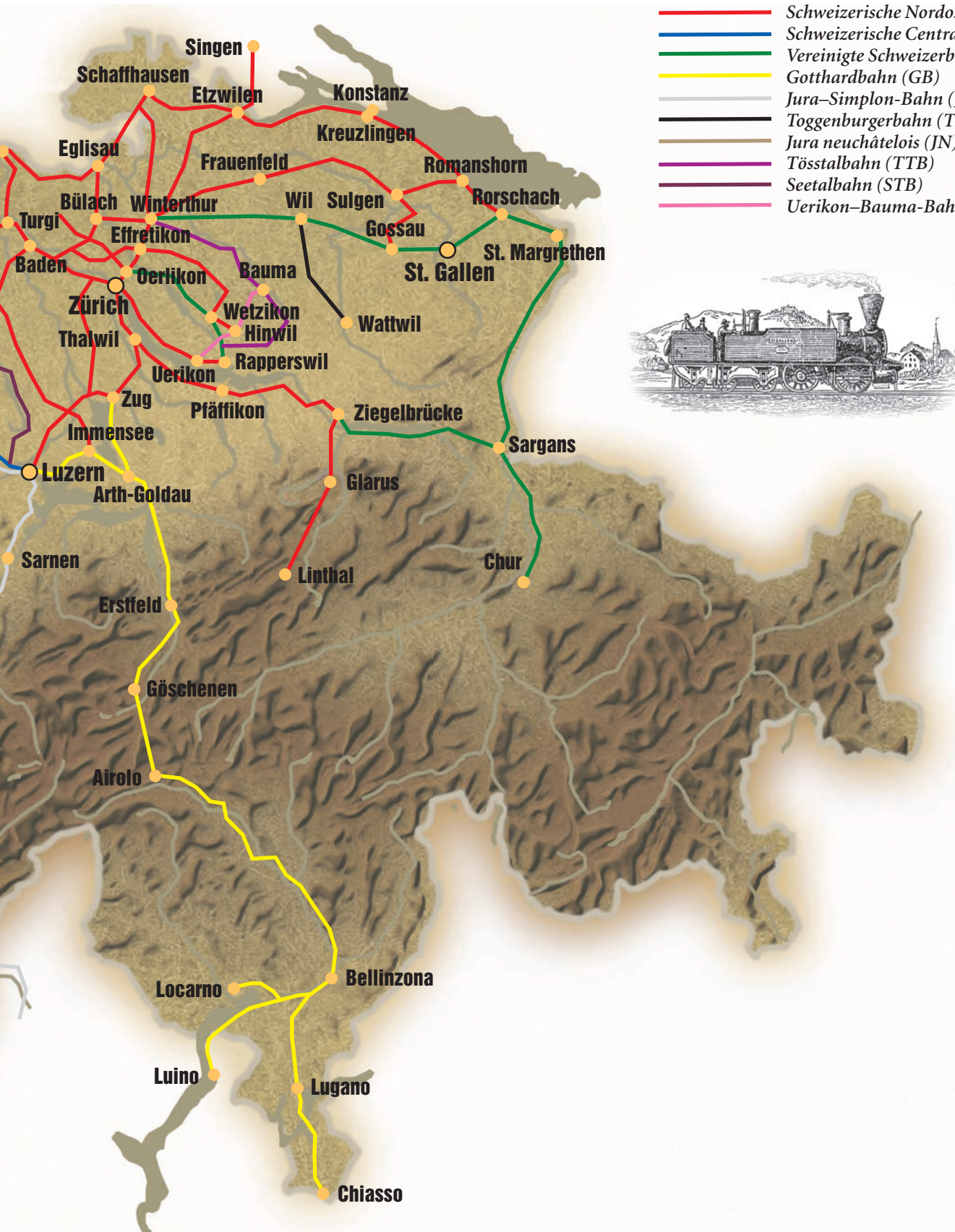
sum. Doch der Mythos Bahn liess sich mit derart abstrusen Diagnosen nicht bremsen. Tatsächlich brach das Eisenbahnfieber aus. Eisenbahngesellschaften schossen in der Schweiz wie Pilze aus dem Boden. Ähnlich wie bei der Dotcom-Blase, die im März 2000 platzte, investierten reiche Geschäftsleute ihr Vermögen in die Bahn. Viele der neuen Eisenbahnlinien konnten nicht überleben. So musste die Schweizerische Nordbahn schon sechs Jahre nach der Eröffnungsfahrt der Spanisch-Brötli-Bahn am 1. Juli 1853 mit der Zürich-Bodenseebahn zur Schweizerischen Nordostbahn (NOB) fusionieren. Ähnliche Zusammenschlüsse erlebten andere Schweizer Bahnen. Kurz vor der Verstaatlichung der wichtigsten Schweizer Privatbahnen im Jahr 1902 gab es sechs grosse Betreiber von Eisenbahnlinien: Schweizerische Nordostbahn (NOB), Schweizerische Centralbahn (SCB), Vereinigte Schweizerbahnen (VSB), Gotthardbahn (GB), Jura-Simplon-Bahn (JS) sowie die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS). Ausser der BLS gingen alle in den SBB auf.

Das vorliegende Buch blendet zurück in die Anfänge der Schweizer Eisenbahnen. Es zeigt auf, wie die noch nicht elektrifizierten Schienenstränge aussahen. Die zum Teil noch nie veröffentlichten Bilder erzählen auch von den ersten vier Jahrzehnten der SBB, als Strom aus der Fahrleitung noch als «weisses Gold» bezeichnet wurde und als legendäre Loks wie das inzwischen 100-jährige «Krokodil» im Dezember 1919 das Licht der Schienenwelt erblickten. Ein Buch, das nicht nur Bahn-Romantiker zu begeistern vermag.

Ronald Gohl, Herbst 2019







NOB D 2/2 Nr. 38

Zürich, um 1863

Sechs Schlepptenderlokomotiven des Typs C III (später D 2/2) nahm die Schweizerische Nordostbahn (NOB) zwischen 1861 und 1863 in Betrieb. Während die ersten beiden Loks Nrn. 34–35 beim Schweizer Hersteller Escher Wyss gebaut wurden, kamen die Nrn. 36–39 aus dem deutschen Esslingen. Die Nr. 38 erhielt den Taufnamen «Rigi». Die Maschinen blieben nur 15 Jahre im Dienst, sie liefen wegen ihres hohen Achsdrucks ziemlich unruhig.

**SBB Ae 4/7 Nr. 10907**

Rothenburg, um 1930

Dieses seltene Foto zeigt den deutschen Paradezug «Rheingold» auf seinem Weg durch die Innerschweiz. Die Fahrt mit dem «Rheingold» war für die Deutschen damals eine besondere Attraktion. Während am Rhein die mächtigen Dampfloks wie die BR 01 den Paradezug schnaubend durch die Landschaft zogen, ging die Fahrt von Basel nach Luzern praktisch geräuschlos mit der modernen Elektrolok Ae 4/7 weiter.



EHEMALIGE VERSTAATLICHTE PRIVATBAHNEN DER SCHWEIZ

GB A 3/5 Nr. 203

Bellinzona, 1897

Dampflok A 3/5 Nr. 203 der
Gotthardbahn (GB) vor dem
Depot Bellinzona mit ver-
sammelter Belegschaft



Schweizerische Nordostbahn (NOB) und ihre Vorgängerin SNB

Die erste Eisenbahn erreichte am 15. Juni 1844 Schweizer Boden. Weil die 140 km lange Linie von Strasbourg nach Basel elsässischen Industriellen gehörte und nur 1,86 km über Schweizer Boden führte, wird sie jedoch nicht als erste schweizerische Eisenbahn angesehen.

Drei Jahre später konnte am 7. August 1847 die erste Eisenbahnlinie, die sich ganz auf Schweizer Boden befand, zwischen Zürich und Baden eröffnet werden. Die sogenannte «Spanisch-

Brötli-Bahn» wurde von der Schweizerischen Nordbahn (SNB) betrieben. Sie schloss sich 1853 mit der Zürich-Bodenseebahn zur Schweizerischen Nordostbahn (NOB) zusammen. Bis in die 1890er-Jahre galt sie als grösste Bahngesellschaft unseres Landes, bei deren Fusion Alfred Escher der Initiant war. Um an Geld für die Eisenbahn zu kommen, gründete er 1856 die Schweizerische Kreditanstalt (heute Credit Suisse). Am 1. Januar 1902 ging die NOB bei der Verstaatlichung in den SBB auf.

SNB D 2/4 Nrn. 3–4 «Rhein» und «Reuss»

Depot Zürich, 1864

Neben der «Limmat» und «Aare» D I (D 1/3) Nrn. 1–2 mit Baujahr 1847 der «Spanisch-Brötli-Bahn» beschaffte die Schweizerische Nordbahn (SNB) im gleichen Jahr auch die stärkeren D II (D 2/4) Nrn. 3–4 «Rhein» und «Reuss». Alle vier Maschinen wurden von der Maschinenfabrik Emil Kessler in Karlsruhe geliefert. Die SNB wurde am 1. Juli 1853 von der NOB übernommen. Die Loks «Aare», «Rhein» und «Reuss» überlebten bis 1868, die «Limmat» sogar bis 1882. Das Foto der Lok «Rhein» (Nr. 3) stammt aus dem Jahr 1864.

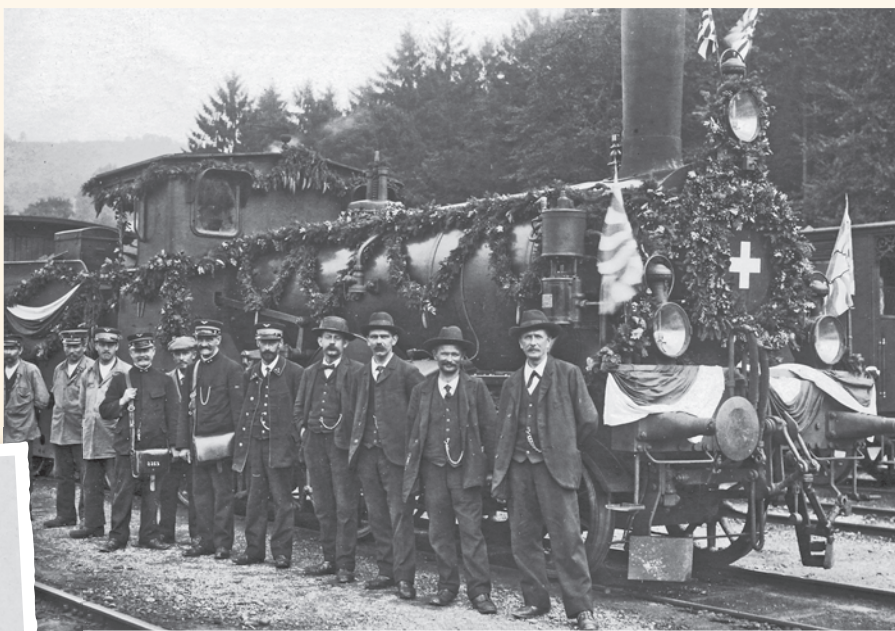


NOB C 2/3 Nr. 21 oder 22**Neuhausen am Rheinfall, 1857**

Die rund 30 km lange Rheinfallbahn Winterthur–Neuhausen–Schaffhausen wurde am 16. April 1857 durch die NOB eröffnet. Sie gehörte nach den Linien Zürich–Brugg und Zürich–Winterthur–Romanshorn zu den ersten Strecken der noch jungen Schweizerischen Nordostbahn. Die mehrjochige Rheinfallbrücke existiert noch heute.

**NOB B 2/3****Winterthur, 1892**

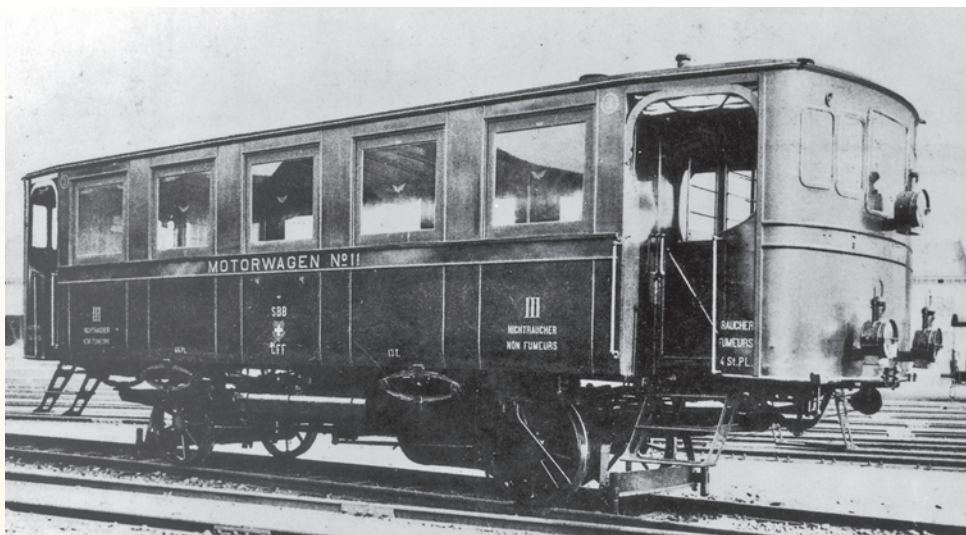
Als A2T ging die spätere B 2/3 im Jahr 1892 bei der Nordostbahn (NOB) in Betrieb – ein besonderer Anlass, der mittels Beflagung und Bekrönung für die erste Fahrt gefeiert wurde. Bevor es losging, trafen sich die Mitglieder der Direktion sowie das Personal des Zuges beim Fotografen zu einem Stelldichein. Die elegante Lokomotive verfügte über einen zweiachsigen Tender mit Aussenrahmen. Bis 1896 nahmen die NOB insgesamt 30 Maschinen dieses Typs in Betrieb. Gebaut wurden sie bei der SLM in Winterthur. Die letzte ihrer Art rangierten die SBB im Jahr 1927 aus.

**C 3/3 Nr. 329****Baden, 1875**

Bei der deutschen Maschinenfabrik Esslingen bestellte die Nordostbahn (NOB) in den Jahren 1875/76 insgesamt 26 Maschinen des Typs C IV, die man später in C3T und schliesslich in C 3/3 umzeichnete. Die Loks mit den Nummern 327–350 fanden vier baugleiche Nachfolger, die 1889 bei der SLM Winterthur hergestellt wurden.

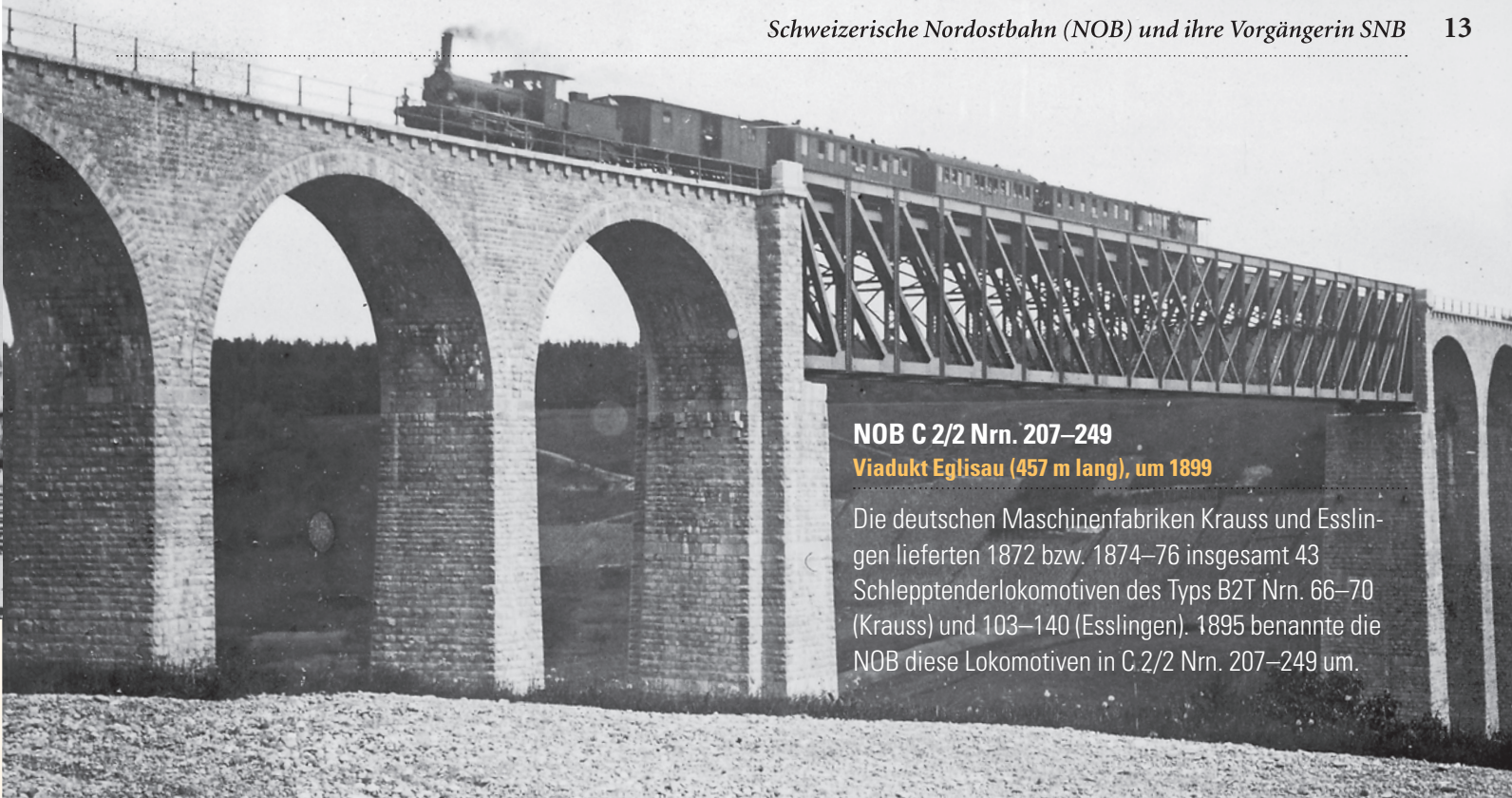
NOB Benzintriebwagen Cm 1/2 Nr. 11**Zürich, um 1903**

Die Württembergische Staatsbahn bestellte 1887–1900 fünf Benzintriebwagen, ein sechstes, baugleiches Fahrzeug ging an die Nordostbahn. Der Cm 1/2 Nr. 11 wies lediglich eine Leistung von 30 PS auf und war mit bis zu 40 km/h unterwegs. Wie bei einem alten Auto musste der Motor mit einer Kurbel angeworfen werden. Der Triebwagen bot Platz für 45 Fahrgäste in der 3. Klasse, auf den beiden Plattformen gab es zusätzlich vier Stehplätze. Das nach dem System Daimler erbaute Gefährt wog 13 t. Da sich das zweiachsige Fahrzeug nicht bewährte, wurde es im Jahr 1911 von den SBB ausrangiert.

**NOB C 3/3 Nr. 350****Luzern, um 1900**

Mit einem kunterbunten Zug aus zwei- und dreiachsigen Plattformwagen trifft die NOB C 3/3 Nr. 350 in wenigen Augenblicken im Bahnhof Luzern ein.





NOB C 2/2 Nrn. 207–249

Viadukt Eglisau (457 m lang), um 1899

Die deutschen Maschinenfabriken Krauss und Esslingen lieferten 1872 bzw. 1874–76 insgesamt 43 Schlepptenderlokomotiven des Typs B2T Nrn. 66–70 (Krauss) und 103–140 (Esslingen). 1895 benannte die NOB diese Lokomotiven in C 2/2 Nrn. 207–249 um.



NOB A 2/4 Nr. 104

Depot F Zürich, 1899

Der grösste Stolz der NOB waren um die Jahrhundertwende die Neubauschlepptenderlokomotiven des Typs A 2/4. Die 2-Zylinder-Verbundmaschine wies ein Innentriebwerk auf, welches für eine bessere Laufruhe sorgte. Auf der Lok konnten 12 m³ Wasser und 6 t Kohle mitgeführt werden. Die Lok mit der Nummer 116 präsentierte die SLM Winterthur auf der Weltausstellung im Jahr 1900 in Paris.

**NOB A 2/4 Nrn. 151–200****Winterthur, um 1900**

Soeben verlässt der NOB-Schnellzug den Bahnhof Winterthur in Richtung Zürich (um 1900). Die zwei- und dreiachsigen Wagen werden von einer B2T (spätere Bezeichnung A 2/4) mit dreiachsigem Schlepptender gezogen. Die 15,82 m langen Loks beschaffte die NOB ab 1898 in einer Serie von 50 Stück bei der SLM Winterthur.

NOB E 2/2 Nr. 48**Bülach, 1865**

NOB-Lok mit der ursprünglichen Bezeichnung E/D I (E 2/2) Nr. 48 mit einem Post- und drei Personenwagen am alten Kopfbahnhof Bülach. Die Lok mit der Achsfolge B und einem Achsstand von 2100 mm war eine Eigenentwicklung der NOB-Werkstatt in Zürich. Sie überlebte bis ins Jahr 1882.



Ab 1887 führte die NOB eine schweizweit gültige Bezeichnung für Dampfloks ein. B2T bedeutete Personenzuglok mit zwei Triebachsen und einem Tender.

Am 3. Juni 1956 verabschiedeten sich die SBB vom Drei-Klassen-System. Die ersten beiden Klasse wurden zur 1. Klasse zusammengelegt, die «Holzklasse» galt fortan als 2. Klasse.

NOB-Wagen Nr. 335

SIG Neuhausen, 1897

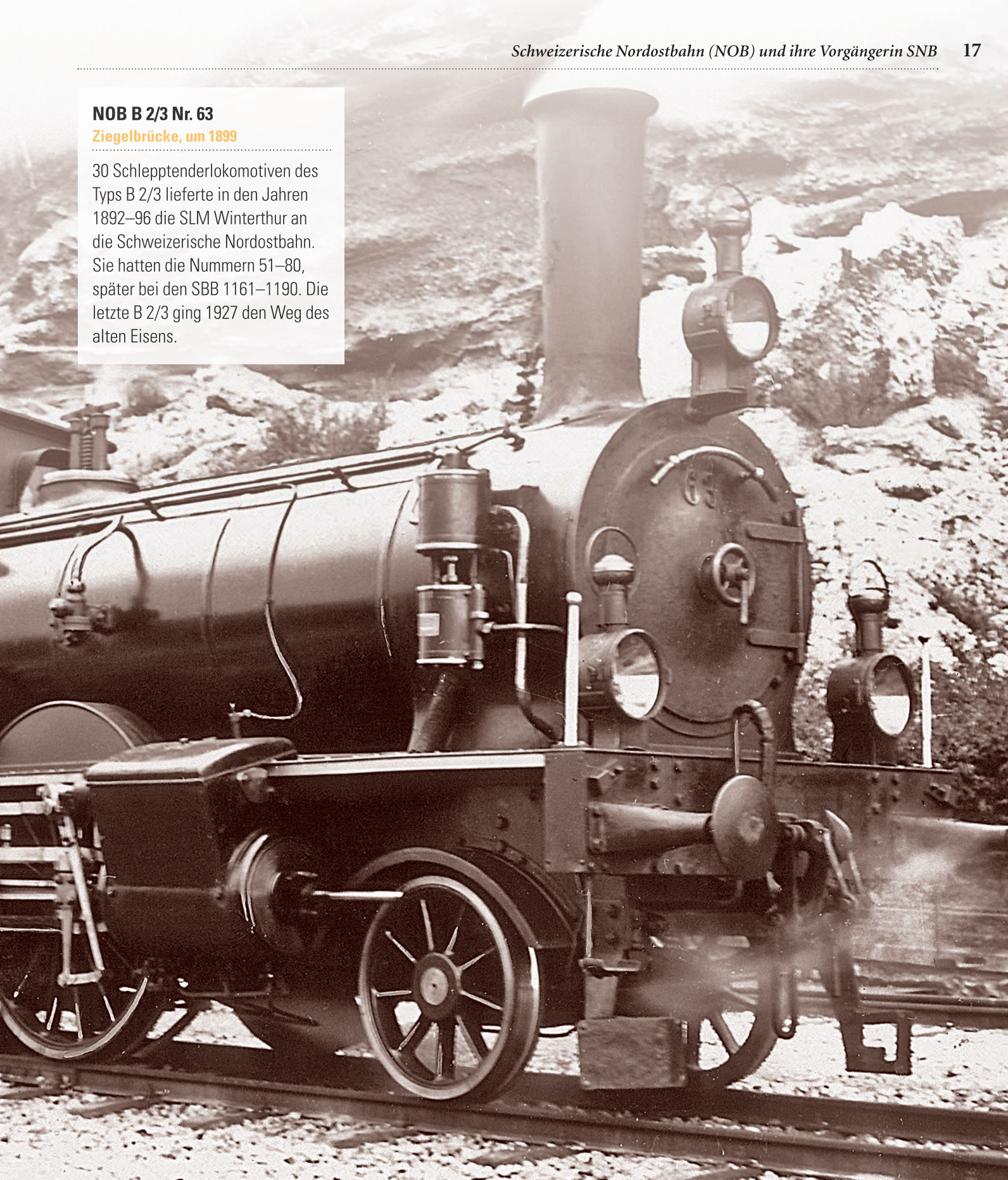
Viel Plüsch im 1.-Klasse-Abteil des AB3 Nr. 335, welcher am 28. April 1897 an die NOB für den grenzüberschreitenden Verkehr Schweiz–Deutschland geliefert wurde. Die Schweizerische Nordostbahn betrieb die beiden Bahnstrecken Etwilensingen (D) und Bülach–Jestetten–Lottstetten (D)–Neuhausen am Rheinflall.

Die Maschinen des Typs B 2/3 mit Achsfolge 1'B wurden bei Bedarf auch als Vorspannloks eingesetzt. Im zweiten Glied eine C 2/2 der Serie 207–249.



NOB B 2/3 Nr. 63**Ziegelbrücke, um 1899**

30 Schlepptenderlokomotiven des Typs B 2/3 lieferte in den Jahren 1892–96 die SLM Winterthur an die Schweizerische Nordostbahn. Sie hatten die Nummern 51–80, später bei den SBB 1161–1190. Die letzte B 2/3 ging 1927 den Weg des alten Eisens.





Tender- und Schlepptenderloks

Zürich HB, 1887

Der alte Bahnhof Zürich mit der monumentalen Halle samt Ecktürmchen und Glasfront, davor die Perronüberdachungen und ein Fussgängersteg. An diesem Sommertag im Jahr 1887 herrschte viel Betrieb.



NOB E 2/2 Nr. 439

Depot Zürich, 1876

Das NOB-Personal posierte beim Depot Zürich stolz vor der Tenderlok E 2/2 Nr. 439. Diese Maschine stammte aus einer Serie von zehn nachbeschafften E 2/2 im Jahr 1876. Sie erhielt 1904 einen zweiten Kessel und ging 1913 den Weg zum Schrotthändler.

