Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 25: 100 Jahre Schweizer Eisenbahnen: 1. Heft

Artikel: Hundert Jahre Schweizer Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-55895

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

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

65. Jahrgang Nr. 25

HUNDERT JAHRE SCHWEIZER EISENBAHNEN

Von jeher sind die technische Leistungsfähigkeit und die Betriebssicherheit der Verkehrswege und Verkehrsmittel in unserem Lande ganz besonders sorgfältig gepflegt worden. Diese Mühewaltung ist nicht nur eine zeitbedingte Auswirkung des Denkens und Schaffens unseres technischen Zeitalters; sie liegt vielmehr begründet in der innern Aufgabe, die unserem Staatswesen gestellt ist, und hat daher etwas Ueberzeitliches an sich. Dieser Tatsache werden wir uns richtig bewusst, wenn wir an den Ursprung unserer Volksgemeinschaft zurückdenken. In unmittelbarem Zusammenhang mit ihm steht eine verkehrstechnische Grosstat. Zwischen 1230 und 1240 gelang es einheimischen Baumeistern, durch die Erstellung der stiebenden Brücke den die obere Schöllenenschlucht sperrenden Felsen zu umgehen und so den Weg über den Gotthard, den zentralsten und kürzesten aller Alpenpässe, durchgehend saumbar zu machen. Damit «trat das früher vielleicht nur bis Amsteg angebaute Gebiet mit einem Mal aus weltferner Abgeschiedenheit ans Licht. Zugleich ward es in die Kämpfe zwischen Papst und Kaiser hineingezogen, und ebenso öffnete sich ihm der Zugang ins Wallis und nach Savoyen, so dass also die Dreisprachigkeit an der Wiege des Schweizerbundes steht. König Heinrich, der Sohn und Statthalter Friedrichs II., der auch sonst die Alpenpässe in seine Hand zu bringen suchte, zögerte denn auch nicht, den Wünschen der Urner folgend, am 26. Mai 1231 zu Hagenau im Elsass die Männer des Tales Uri von Rudolf dem Alten für das Reich zurückzukaufen und ihnen gleichzeitig zu versprechen, sie niemals, weder durch Verleihung noch durch Verpfändung, wieder veräussern zu wollen ... König Rudolf hat 1274 diese Reichsunmittelbarkeit unzweideutig anerkannt, mit der erneuten Versicherung, seine ‚getreuen, vortrefflichen Leute' nicht wieder veräussern zu wollen.»[1]) Als nach dem Tode König Rudolfs seine Versprechungen erneut ernstlich in Frage gestellt waren, gründeten die Waldleute 1291 ihren Schwurverband und legten damit den Grundstein der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Diese zentrale Bedeutung des Gotthardweges blieb durch die Jahrhunderte hindurch ungeschwächt bestehen. Immer ausgesprochener ist es zur nationalen Aufgabe der Eidgenossen geworden, die Verbindungen zwischen den Ländern Europas über die Alpen hinweg sicher, leistungsfähig und in guter Ordnung zu erhalten. Dies aber ist, wie die Erfahrung unserer 656jährigen Geschichte lehrt, nur möglich, wenn wir Schweizer, unbeirrt um Zeitströmungen aller Art, an der Politik der integralen und bewaffneten Neutralität festhalten.

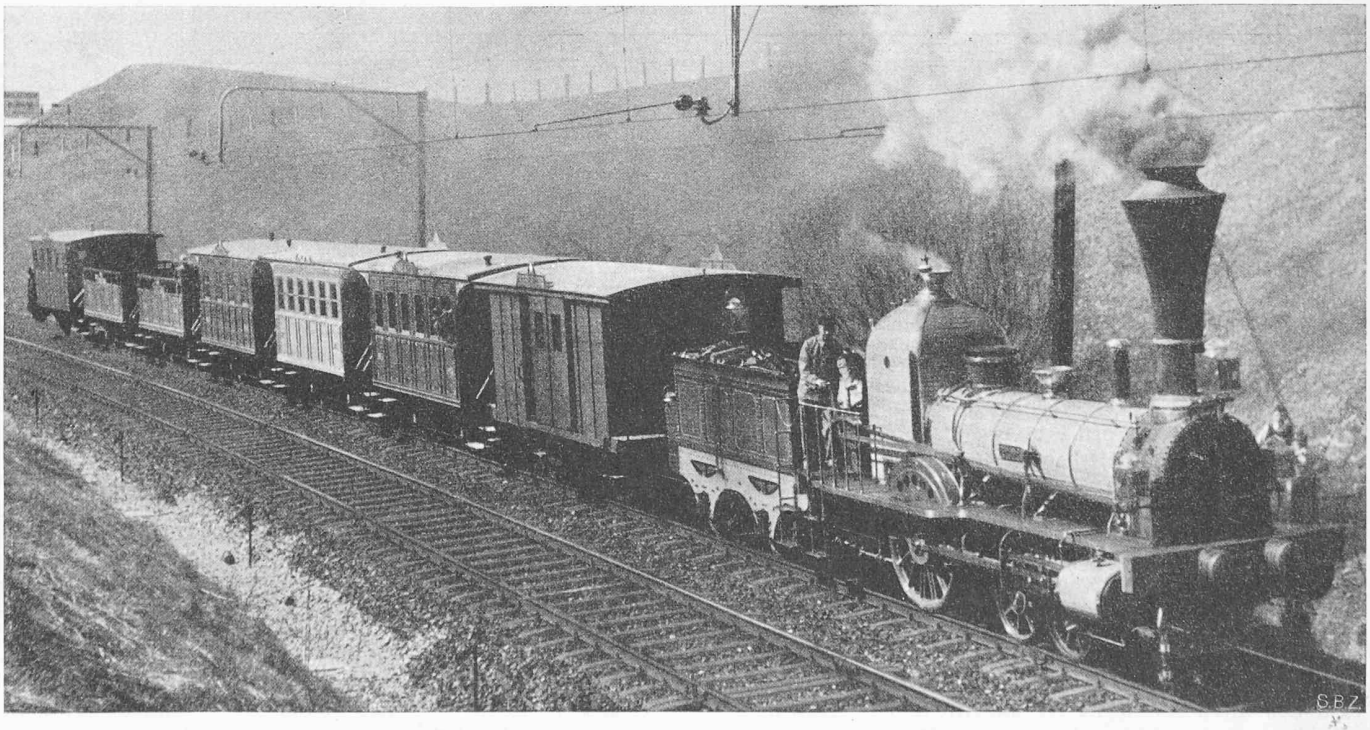
Der fortwährende Ausbau unserer Verkehrswege ist also, wie der unseres Wehrwesens, unsere ureigenste nationale Aufgabe, und in diesem Lichte gewinnt die Tat, die dieses Jahr gefeiert wird, eine höhere Bedeutung. Hinzu kommen die Erlebnisse der Kriegsjahre. Sie haben uns wahrhaftig eindringlich genug spüren lassen, wie gross das aussenpolitische Gewicht leistungsfähiger Alpenbahnen ist, und in welch hohem Masse sie, durch die Armee geschützt, zur Erhaltung unserer politischen Unabhängigkeit beigetragen haben.

Diese Unabhängigkeit ist aber nicht Selbstzweck. Sie ist die eine unerlässliche Voraussetzung für das Erfüllen des höheren Auftrages, der unserem Volk als Glied einer grösseren Völkergemeinschaft gestellt ist. Auch hierzu bedarf es technischer Hilfsmittel in Form gut geordneter und leistungsfähiger Verkehrsbetriebe. Darüber hinaus aber bedarf es eines weiten Blickes für die Lebensbedingungen und Aufgaben anderer Nationen und eines offenen Herzens für die Nöte der Mitmenschen.

So gesehen, ist das schweizerische Eisenbahn-Jubiläum keine blosse Festivität, sondern ein Ansporn zu neuer Leistung. Wenn wir unsere ihm gewidmeten Jubiläumshefte schon jetzt (statt erst am 9. August, dem offiziellen Tag) erscheinen lassen, hat dies seinen Grund darin, dass wir sie den am Montag, den 23. Juni, aus fast allen Ländern der Welt in Luzern zusammenkommenden Fachleuten überreichen möchten, die dort den 14. Internationalen Eisenbahnkongress abhalten. Wir wünschen ihnen eine Woche erspriesslicher Arbeit und Freude und hoffen, dass sie auch aus unsern kleinen Verhältnissen etwas mit nach Hause nehmen können, das dort in die Weite wirken möge!

Die Entwicklung unserer Bahnen gliedert sich in einen ersten historischen Teil, in dem die grossen Bauarbeiten ausgeführt und der Dampfbetrieb ausgebaut wurde, und in einen zweiten neuzeitlichen Teil, der die Zeit der Elektrifikation und Leistungssteigerung der im wesentlichen bestehenden Strecken umfasst. Dieser Zweiteilung entsprechend haben wir auch den Stoff auf zwei Hefte verteilt, von denen das vorliegende den «historischen», das nachfolgende den neuzeitlichen Teil behandelt.

[1]) Aus *Ernst Gagliardi*, Geschichte der Schweiz, 1. Bd., S. 75; vgl. auch *P. Liver*, St. Gotthard, Eidgenossenschaft, in SBZ, Bd. 118, S. 53* (1941).



Die 1947 in Verkehr gesetzte Rekonstruktion des ersten schweizerischen Eisenbahnzuges der 1847 eröffneten Strecke Zürich-Baden