

Bundesbahn oder Privatbahn? : Kampf um die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen vor 80 Jahren

Autor(en): **A.C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **50 (1946-1947)**

Heft 18

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-671288>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

zischt raketen gleich zum Zenit und zerglühert in christbaumstrahlendem Sternensfall. Da ist das Zeichen für die Landefeuere und Bodenmannschaften.

Schon flammen die ersten Lichter in der Ferne auf — sie fliegen ostwärts — eines rechts, eines links, eines in der mittleren Tiefe. Sie ersetzen ein Landekreuz und weisen die Windrichtung nach.

In wunderschön gerundeter Linkskurve nehmen sie Kurs auf den Platz. Aber in stillem Einverständnis fliegen sie weiter und landen nicht.

Noch ein paar Meter, nur noch ein paar Meter jetzt! Herrgott, so haben sie es einst gelernt, feinerzeit mit den ersten Maschinen!

Noch ein paar Meter, jetzt, da sie die 3600 haben! Keiner fragt, jeder begreift, jeder kennt das, hat das erlebt. Nur, sich beweisen, daß das Jünglein sich noch bewegt über das erreichte Ziel hinweg...

Und es bewegt sich! Der Magnet, das bißchen Willen hebt auch jetzt noch die riesige Last schwenkt sie wie ein Kran am nachtdunklen Himmel.

Sie sind zufrieden. Jetzt gehen sie heim.

Über den Flugplatz huscht ein Scheintwerferstrahl. Er stört nur. „Bitte, rote Leuchtkugel!“ befiehlt der Kommandant. Nicht, daß sie jetzt die Maschine noch zusammenschlagen!

Ruhig tauchen sie in die Tiefe...

Bundesbahn oder Privatbahn?

Kampf um die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen vor 80 Jahren.

In diesem Sommer werden es hundert Jahre her sein, seit zum ersten Male eine Eisenbahn durch unser Land rollte. Die Spanisch-Brötli-Bahn war aber nur ein Anfang. Erst in den späteren Fünfziger und den beginnenden Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts nahmen die Bahnen in unserm Lande einen großen Aufschwung. Die Eisenbahn wurde zu einem bedeutsamen Faktor der eidgenössischen Politik.

Zwei Männer waren es, die um 1860 das politische Bild der Schweiz bestimmten: Escher und Stämpfli. Obwohl beide der freisinnigen Partei angehörten, gingen ihre Interessen auf manchen Gebieten auseinander. So auch beim Bahnbau. Im Jahre 1860 besaß Bern noch keine Bahnverbindung mit der welschen Schweiz. Zwei Linien waren möglich, um die Bundesstadt mit Lausanne zu verbinden: entweder die Linie über Freiburg-Chexbres, das heißt die Dron-Linie oder die Linie über Baherne-Nverdun. Stämpfli trat für die Dronlinie ein. Es gelang ihm, seinen Rivalen Escher aus dem Felde zu schlagen. Die Dron-Bahn wurde gebaut, mit Riesenkosten allerdings, die sich anfänglich nur schlecht bezahlt machten.

Der Tag der Eröffnung der Dronbahn war ein großer Festtag in der welschen Schweiz. Wenn man die Zeitungen jener Tage durchgeht, so weht uns der Optimismus entgegen, den das vergangene Jahrhundert jedem technischen Fortschritt fast bedingungslos entgegengebracht hat. Und die Linie über Dron war nicht schlecht geeignet, die Zeitungsschreiber zu Lobgesängen hinreißen zu lassen, führte sie doch durch eine Landschaft, deren Schönheit jeden Reisenden bezauberte. „Käme es auf die landschaftliche Schönheit allein an“, so bemerkte der „Bund“, „so wäre uns um die Dron-Bahn nicht bange. Denn in diesem Punkte steht sie keiner andern Schweizerbahn nach, und mancher wird sie die schönste nennen.“

Jahrzehntelang war denn auch der Tunnel von Chexbres geradezu weltberühmt, jener Augenblick der Fahrt von den Reisenden aller Länder ungestüm herbeigesehnt, da der Zug den Tunnel verläßt und der Blick auf den tief unten liegenden, blauen Genfersee fällt. Im Süden steigen schroff die Savoyer Alpen aus dem Wasser, auf dem nördlichen Ufer windet sich die Bahn kilometerlang durch die waadtländischen Nebberge. Aber nicht nur als Anziehungspunkt für Fremde

wurde die Bahn betrachtet. Das Berner „Intelligenzbatt“ schreibt der neuen Linie eine große innenpolitische Bedeutung zu. Denn zum erstenmal ist hier die direkte Verbindung zwischen Bern und dem Waadtlande hergestellt, neue und engere geistige und wirtschaftliche Beziehungen scheinen sich anzubahnen. „Was aber noch besser ist“, schreibt die Zeitung, „das ist, daß sie ein großes und reiches Land und eine kräftige und arbeitsreiche Bevölkerung gleichsam zu einem Markte macht, und wenn diese Bevölkerung, wie es die Beobachtungen der Eröffnungsfeier hoffen lassen, stets dem bestimmten Bewußtsein nachlebt, daß die Bahn sie zu gemeinsamer neuer Arbeit und Produktion vereint, so wird auch das Gedeihen für das Land wie für die Bahn selbst nicht ausbleiben.“

Deutschschweizerische und welsche Kultur sollten, so hoffte man damals, einander näher gebracht werden, deutscher und französischer Geist sollten sich noch enger durchdringen als bisher. Wenn es auch sicherlich unleugbar ist, daß die Bahnen die Menschen einander näher gebracht haben, so erfüllte sich die Hoffnung auf sofortige

große Gewinne, die aus der Dron-Bahn herauszuschlagen wären, nicht. Im Gegenteil: die Dron-Bahn wurde zum Ausgangspunkt der erbittertsten Auseinandersetzung zwischen Stämpfli und Escher. Der Berner glaubte, seinen Sieg, den er hier erfochten hatte, ausnützen zu müssen. Er schlug deshalb die von Escher schon früher immer energisch bekämpfte Verstaatlichung der Eisenbahnen vor. Die Finanzfachleute, die herbeigezogen wurden, um ihr Urteil über den Plan Stämpflis abzugeben, fällten aber darüber ein vernichtendes Urteil. Sie glaubten, daß die Schuldenlast, die sich für den Bund bei einem Rückkauf der Eisenbahnen ergeben würde, viel zu hoch wäre.

Stämpflis Vorstoß blieb erfolglos. Er zog sich bald darauf aus der politischen Tätigkeit zurück. Escher hatte wiederum gesiegt, der Kauf der Schweizerbahnen durch den Bund wurde erst durchgeführt, als es finanziell einfach unmöglich war, die Bahnen privat weiterzuführen. Die Schuldenlast aber hatte sich unterdessen zu einem unabtragbaren Riesenberg getürmt.

A. C.

DIE BEIDEN ZÜGE

GEORG LUCK

Es dröhnen und donnern durch die Nacht
Zwei Züge, belastet mit Unglücksfracht.
Durch die friedvoll schlafende Schweizerflur
Stürmen sie keuchend auf eiserner Spur.

Der eine von Süden, aus Frankreich her,
Der andre aus Norden vom schwäbischen Meer.
Und beide von Kranken und Krüppeln gefüllt,
Denen sich grausamstes Schicksal enthüllt.

Zerhauen, zerstoehen, und blind und lahm,
Einarmig, stelzbeinig, das Herz voll Gram!
So fahren die Opfer des Krieges nach Haus,
In die dunkel drohende Nacht hinaus.

Und unter fremdem Himmelsstrich
Die beiden Züge begegnen sich
Und sausen im Flug aneinander vorbei,
— Feind an Feind, — ohne Schuss und Schrei.

Redaktion: Dr. Ernst Eschmann, Freiestr. 101, Zürich 7. (Beiträge nur an diese Adresse!) Unverlangt eingesandten Beiträgen muss das Rückporto beigelegt werden. Druck und Verlag Müller, Werder & Co. AG., Wolfbachstr. 19, Zürich.