

Bergeisenbahn in Württemberg

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **130 (1851)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-372718>

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.

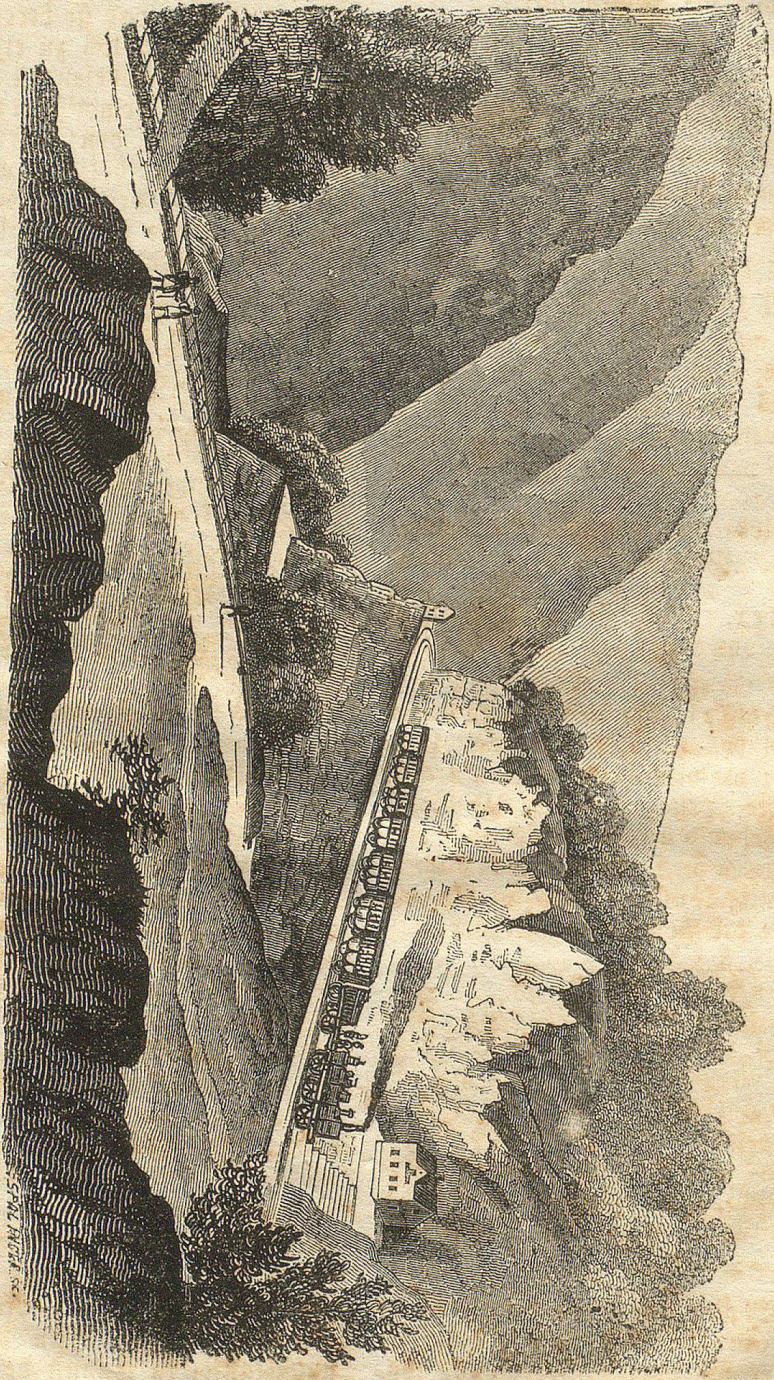
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

Bergseisenbahn in Württemberg.



Das vorstehende Bild, welches den berühmten Eisenbahn-Alpübergang bei Geißlingen im Königreich Württemberg vorstellt, hat für den Schweizer in mehr als einer Beziehung nicht wenig Interesse. Die weitaus schwierigste Stelle bei dem Bau der ganzen württembergischen 68 Stunden langen Bahn von Friedrichshafen nach Heilbronn war die Strecke von Umstetten bis Geißlingen, und es gab eine Zeit, wo man Einem eine Stelle in Zwiefalten (Irrenanstalt in Württemberg) besorgen zu müssen glaubte, wenn er von der Möglichkeit sprach, die Alp bei Geißlingen mit der Lokomotive oder dem Dampfwagen zu passiren. Die Baumeister und Kapitalisten traxten gar bedenklich hinter den Ohren, und das gehrte und gehörrte Publikum hatte mehrere Jahre lang Gelegenheit, bei einer Halbe Bier die spärliche Unterhaltung mit dieser vaterländischen Eisenbahnfrage aufzufrischen und zu beleben. War es doch keine Kleinigkeit, eine Strecke von anderthalb Stunden lang Felsenwände zu sprengen und auf ihnen bis zu einer Höhe von zirka 400 Fuß die Bahn hart am Rande der Felsen und zwar bei der raschen Wendung des Berges in so großen Krümmungen emporzuführen. Aber in unserer Zeit geht Alles rascher, und was man heute noch für unausführbar hielt, hält man morgen für ausführbar und wird übermorgen ausgeführt. Wenn Einer im Jahr 1847 gesagt hätte, daß im Jahr 1848 ein deutsches Parlament in Frankfurt residiren und die Huldigungen aller deutschen Fürsten empfangen werde, was hätte man den geheißen? Und wenn Einer vollends im Sommer 1848 gesagt hätte, daß im Jahr 1850 der deutsche Bundestag „selig“ wieder in Frankfurt herumstolziren und die Huldigung aller deutschen Völker empfangen werde, was hätte man von dem gesagt? Da haben wir es: es geht in unserer Zeit Alles schnell, rasend schnell, bergauf und bergab, gerade und krumm, wie vom Sturmwind fortgeblasen, präzis wie auf so einer württembergischen Staatsbahn. So trat nach einigen Jahren Bedenklichkeit auch hier ein verständiger und entschlossener Techniker, Oberbaurath Gzel, auf und erklärte, daß bei diesem Alpübergange die angegebenen Schwierigkeiten zwar wirklich schwierig, aber keineswegs unüberwindlich seien, und daß man

nichts Geschetderes thun könne, als sich mit raschem Muthe und vollem Staatsbeutel an die Sache zu machen. Gesagt, gethan; die Sache ist fix und fertig und das Werk lobt seinen Meister. Diese Eisenbahnstrecke hat eine Steigung von 1 auf 45 Schub. Eine für diese Strecke eigens gebaute Maschine, „die Alp“, welche 740 Zentner wiegt, wurde bei den Probefahrten in Thätigkeit gesetzt, fünf schwer beladene Güterwagen daran gehängt, so daß das Gesamtgewicht etwa 1700 Zentner betragen haben mag, und mit diesem Zuge legte der Dampfwagen den eine gute Stunde langen Weg aufwärts in 26 und abwärts in 9 Minuten zurück. Alle bei tiefem Schnee, Regen und Wind unternommene Fahrten gingen ohne die mindeste Störung von Statten, und daß alle diese günstigen Verhältnisse, wenn einmal die erst seit dem 1. Juli 1850 dem allgemeinen Verkehr übergebene Bahn längere Zeit im Gange ist und neue Erfindungen und Verbesserungen benützt werden können, sich noch günstiger herausstellen werden, liegt ebenso sehr auf der Hand, als das Ungegründete der frühern so ängstlichen Bedenklichkeiten. Nun sieht aber jeder Leser wohl ein, daß so eine Bahn für uns Schweizer eine prächtige Sache ist, da auf diese Weise ein Nachbarvolk für uns den Beweis von der Möglichkeit dessen hergestellt hat, was ja bei uns so oft bezweifelt wird, nämlich den Beweis von der Möglichkeit eines schweizerischen Eisenbahnnetzes, das von der östlichen Grenze an die westliche und von der nördlichen an die südliche führt. Sind auch bei uns die Schwierigkeiten zahlreicher und größer, so hat doch der verhältnißmäßig leichter zu bauen, der sich auf die Erfahrungen Anderer stützen, die Fehler und Vorzüge Anderer für sich benützen kann, und wohl ihm, wenn er es thut.

Aber auch aus einem andern Grunde ist diese württembergische Bahn für die Schweiz, besonders für die östliche, eine willkommene Erscheinung. Es ist dieß die erste Bahn, die das Ufer des Bodensees berührt, und damit haben wir Gelegenheit, von Norschach aus bis nach England und Amerika per Dampf zu gelangen, und zwar, was Personen- und Waarentransport betrifft, mit einem sehr geringen Aufwand an Zeit und Geld, was wiederum für unsere

Industrie vom günstigsten Einflusse ist. Man besteigt in Norschach das Dampfboot, setzt sich in Friedrichshafen auf die Eisenbahn und gelangt in längstens $3\frac{3}{4}$ Stunden für 1 fl. 57 kr. nach dem 26 Stunden entfernten Ulm, und zwar so bequem, als säße man daheim auf der Fensterbank, während man früher selbst mit dem Postwagen einen ganzen Tag hiezu brauchte und allein die Fahrt, ohne die Zehrung, 7 fl. kostete. *) Dort mag man eine Ulmerpfeife mit braunem Maserkopf sich zum Andenken kaufen und sie bei dem bekannten Ulmersaft einweihen. Dann läßt man sich, durch einen Tunnel oder unterirdischen Gang fahrend, die Reichsfestungswerke über seinem Haupte, allmählig auf die schwäbische Alp hinauf lokomotiviren und giebt von Umstetten an sein Acht, wie es an Felsen und Schluchten vorüber so lustig in die alte Reichsstadt Geißlingen hinabgeht, wo die vielen Weindresler wohnen, welche die Kinder an Weihnachten durch ihre niedlichen Waaren zu erfreuen wissen. Von da geht es weiter durch üppiges Blesenthal, an zahlreichen wohlhabenden Dörfern vorbei, in die Residenz Stuttgart, wo der edelste deutsche Dichter Schiller auf hohem Fußgestelle, eine statliche, erhabene Figur, da steht, aber ganz versteckt und von allen Seiten beengt, ernsten und gesenkten Hauptes, wie trauernd, daß seine Landsleute zwar seine Gedichte recht eifrig und begeistert lesen, aber, wie das arme zerrissene Vaterland es beweise, schlecht verstehen. Von Stuttgart ist man in 2 Stunden in Heilbronn, einer rührigen Fabrikstadt, und fährt in 7 Stunden mit dem Neckardampfboot nach Heidelberg, wo das alterthümliche Schloß mit seinen schönen Anlagen, seiner herrlichen Fernsicht und seinem weltbekannten „Heidelberger Faß“ so viele Gäste auf kürzere und längere Zeit anzieht. Die Eisenbahn führt Einen in einer halben Stunde nach Mannheim und mit einem Rheindampfschiff kann der Appenzeller Fabrikant um ein Rings von hier, an den Städten Mainz, Koblenz, Bonn, dem wunder schönen Rhein- und Weingelände vorbei, nach

*) Auf der Eisenbahn legt man bekanntlich im Durchschnitt eine Stunde Weges in 8 Minuten zurück und bezahlt dafür auf dem dritten Plaze, der weitaus am meisten benutzt wird, $4\frac{1}{2}$ kr.

Köln fahren, wo einer der weltberühmten gothischen Münster und bedeutendes Handelsleben ist. In Köln fangt wieder die Eisenbahn an und führt über Aachen durch einen langen, prachtvollen Tunnel nach Brüssel und Ostende, wo die Nordsee ihre großen Wellen schlägt und zahllose Dampfboote den Reisenden nach London bringen. Hier sitzt man dann in der Weltstadt des Handels, muß sehen und hören, daß Einem Sehen und Hören fast vergeht, denkt mit einer Art Beschämung an die becheidenen Weisheiten in der Heimath, aber „Viele Bäche geben auch einen Fluß“, „Mit Vielem hält man Haus, mit Wenigem kommt man aus“, Ein Handwerk hat einen goldenen Boden“, „Der Mittelweg, der sichere Weg“, „Je größer der Baum, je schwerer der Fall“, und andere solche Sprüche wörter zu seinem Troste vor sich hermurmeind, fährt man mit der Eisenbahn in die große Fabrik- und Handelsstadt Liverpool und „Ende gut, Alles gut“, mit einem amerikanischen Dämpfer über den großen Bach nach Newyork, was nur eine Seereise von 11 Tagen ist. Kommt man dann wieder heim, so kann man Frau und Kindern Jahr aus Jahr ein etwas erzählen, und wenn man in Norschach wieder ein Geschäft hat, so steht man nachdenklich am Hafen und glaubt von da an bis in die neue Welt eine forlaufende Rauchkette zu sehen, an deren einzelne Glieder sich allerhand Erinnerungen knüpfen. So eine Eisenbahn giebt allerhand zu denken und es ließe sich noch Manches darüber sagen, wenn nicht der Leser zur Abwechslung gern wieder auf etwas Anderes überginge.

Nehmt ein Exempel dran.

Vor halb 8 Jahren war in der Stadt Etampes in Frankreich eines Morgens ganz unerwartet allgemeine Aufregung. Ein Bankier, der einen unbedingten Kredit und die allgemeine Achtung seiner Mitbürger genoss, hatte plötzlich seine Zahlungen eingestellt. Man sprach von einem kolossalen Hinterschlag; nicht nur das ganze eigene Vermögen des Mannes war verloren, sondern auch die vieljährigen Ersparnisse armer Handwerker und Arbeiter, die ihm dieselben anvertraut hatten. Genug, der brave Mann, Hr. Bechu, erlag seinem Unglücke, aber an seiner Ehrlichkeit zweifelte selbst