

Aus der Frühzeit des schweizerischen Reiseverkehrs

Autor(en): **Briner, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **219 (1940)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-375099>

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.

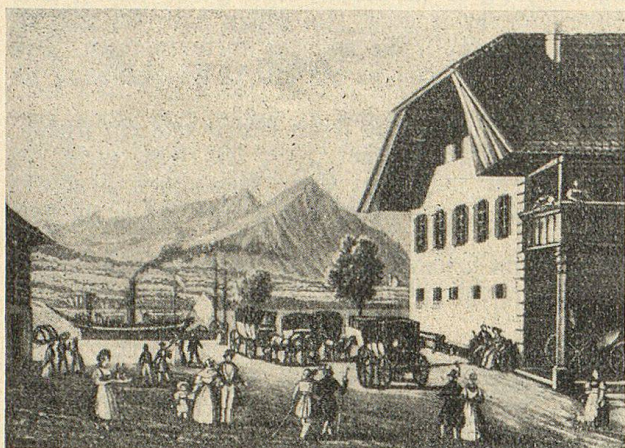
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Aus der Frühzeit des schweizerischen Reiseverkehrs.

Von Dr. Eduard Briner, Zürich. Bilder aus der Graphischen Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.



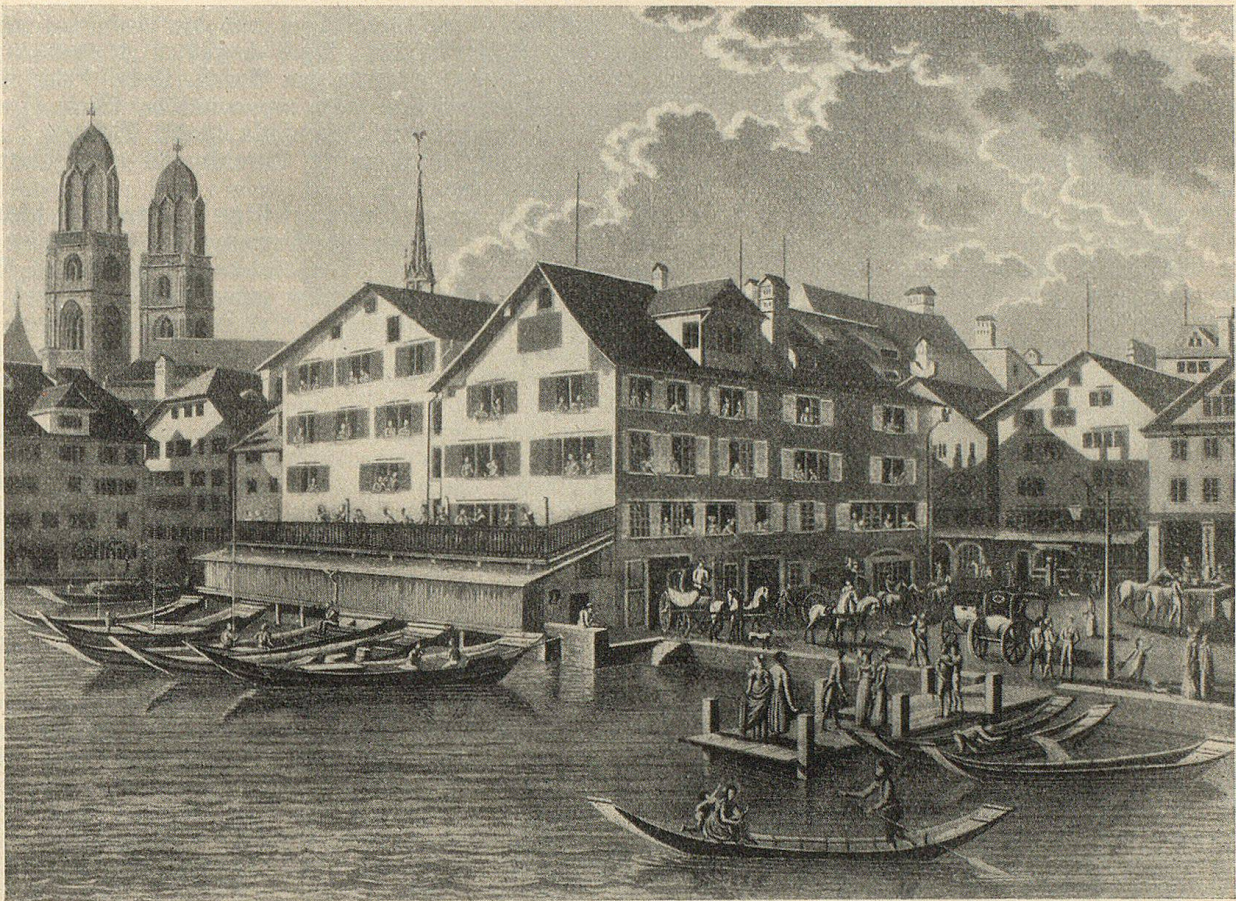
Das „Neuhaus“ am Thunersee, die Landungsstelle der Thunersee-Boote und Dampfschiffe, von der aus man mit Wagen nach Interlaken befördert wurde. Seit einigen Jahren befindet sich hier die neue stattliche Gaststätte „Neuhaus“

Heutzutage ist das Reisen eine schöne Selbstverständlichkeit geworden. Komfortable Verkehrsmittel stehen uns überall zur Verfügung, und die fernsten Bezirke der Welt sind uns erschlossen. Da denkt man im allgemeinen weniger oft daran, daß die Schweiz von alters her eines der berühmtesten Reiseländer der Welt war. Wir leben in einem Lande, das von jeher Gäste aus aller Welt anlockte, und das sich auch in der großzügigsten Weise auf den internationalen Gästeverkehr eingestellt hat. Man kann sagen, daß der schweizerische Reiseverkehr eine Tradition von zwei Jahrhunderten besitzt. Die Geschichte des Fremdenverkehrs in unserem Lande veranschaulicht geradezu die Entwicklung des Reisens seit der Mitte des vorletzten Jahrhunderts. Die schweizerische Touristik in ihrer historischen Entfaltung ist ein prachtvolles Kapitel der Kulturgeschichte. Alle Zeitmoden und Strömungen im internationalen Reiseverkehr — denn auch das Reisen ist den modischen Strömungen stark unterworfen — spiegeln sich in der Verkehrsgeschichte unseres Landes. Wenn wir im Folgenden einen kurzen Rückblick auf die einzelnen Phasen der Geschichte der Touristik in der Schweiz werfen, so wird uns eine solche Betrachtung gewiß lehren, die Heimat noch mehr zu lieben, die in der ganzen Welt eine so große Berühmtheit genießt und so unendlich viel Schönes auf eng umgrenztem Gebiete besitzt.

Das Reisen war in alter Zeit eine sehr mühsame Angelegenheit, und man reiste meistens nur dann, wenn man einen wirklichen praktischen Grund dafür hatte. Am Anfang des Fremdenverkehrs steht das Badeleben. Der Besuch der Heilbäder war schon im römischen Altertum und im Mittelalter ein zwingender Grund, sich von seinem Wohnort fort-

zugeben um sich an einem Kurort verpflegen zu lassen. Da kann die Schweiz gleich mit einem Badeort von internationaler Bedeutung aufwarten. Baden bei Zürich war schon zur Zeit der Römer eine berühmte Thermalstation. Diese trug den Namen „Aqua“ und lockte viel fremdes Volk an die Ufer der Limmat. Der Kurort Baden liegt an der Stelle, wo sich die Limmat so tief in die Jurafette hineingefressen hat, daß die heißen Quellen in den unterirdischen Gesteinschichten zu Tage traten. In der neuen Kuranlage in Baden, die sich im Zentrum der Bäderstadt unmittelbar am Ufer der Limmat ausbreitet, sieht man in einer offenen Halle eine der vielen Thermalquellen aus der Tiefe empor sprudeln. Ein Wandbild in dieser Halle stellt die uralte Sage dar, daß in vorgeschichtlicher Zeit ein junger Mann, dessen Weib krank geworden war, zufällig sah, wie sich eine Blume rasch erholte, als er sie in das Quellwasser hineinlegte. Dieser überraschende Eindruck habe ihn veranlaßt, mit dem kranken Weibe eine Badekur zu versuchen, die ihr dann auch Jugend und Gesundheit zurückgab.

Im Mittelalter entwickelte sich in Baden an der Limmat ein geradezu üppiges Kurleben. Ein italienischer Gelehrter, der den Kurort im Jahre 1417 besuchte, zählte dort schon etwa 100 Gäste und erhielt einen starken Eindruck von dem weltfreundigen Badeleben. Sogar den Nechten des benachbarten Klosters Wettingen wurden die luxuriösen Badefreuden hie und da zum Verhängnis. Lange Zeit hielt die Tagelohnung der alten Eidgenossenschaft ihre Sitzungen im Rathaus von Baden ab, damit die Abgesandten der einzelnen eidgenössischen Stände neben den Verhandlungen auch das Badeleben genießen konnten. Auch Diplomaten aus aller Welt kehrten in Baden ein, wo sogar historische Verträge von weittragender Bedeutung abgeschlossen wurden. Bis in das 18. Jahrhundert hinein war Baden bei Zürich unbedingt der Mittelpunkt des schweizerischen Fremdenverkehrs. Es gab auch andere berühmte Badeorte in unserem Lande, die aber wegen ihrer Lage in den Bergen weniger leicht zugänglich waren. Geradezu abenteuerlich gestaltete sich eine Badekur in Pfäfers bei Ragaz, wo man die Kranken an Hängevorrichtungen in die tiefe, enge Tamina Schlucht hinunterlassen und zu den primitiven Badestätten befördern mußte. Gesellschaftlichen Glanz entfaltete im 18. Jahrhundert der Thermalkurort Schinznach, der am Fuße der Habzburg unmittelbar am Ufer der Aare liegt. Hier wurde von den besten Vertretern des schweizerischen Geisteslebens die „Helvetische Gesellschaft“ gegründet, welche eine Erneuerung der etwas alt und starr gewordenen Eidgenossenschaft herbeizuführen trachtete. Von Bern aus fuhr regelmäßig eine gewaltige Reisekutsche nach Bad Schinznach. Dieses enorme Fuhrwerk, das von 5 Pferden gezogen wurde und eine mächtige Bedachung aus



Das Gasthaus zum „Raben“ in Zürich. Zwischen Schifflande und Sechtplatz gelegen, wurde der aussichtsreiche Gasthof hauptsächlich von den nach Entfelden fahrenden Reisegästen benutzt.

schwarzem Leder besaß, war so breit, daß schwer bewegliche Kranke auf den Polsterbänken liegend transportiert werden konnten. In jener Zeit umfaßte der alte Staat Bern etwa den dritten Teil der Schweiz. Da nicht nur fast der ganze Aargau, sondern auch das Waadtland zu Bern gehörte, konnten die Berner sowohl in Schinznach als auch in Berx die Heilbäder besuchen, ohne ihre Kanton zu verlassen.

Wenn man im 18. Jahrhundert vom friedlichen Genfersee aus bis zu dem Solbad Berx vordringen war, so fand man diese Gegend schon sehr alpin, und die meisten Reisenden verspürten kein Bedürfnis, noch weiter in das Alpengebiet vorzudringen. Bis tief in das 18. Jahrhundert hinein galt die Bergwelt als finster, schrecklich und gefährlich. Bergbesteigungen waren etwas Seltenes, und in den sonst so begeisterten Reisebriefen werden die Berge sehr oft als etwas Abschreckendes geschildert. So sagte noch im Jahre 1770 J. C. Füsslin: „In Engelberg gebe es nur schreckliche Berge, keine das Auge belustigenden Felder.“ Auch in den vielgelesenen Reiseberichten von G. S. Gruner aus dem Jahre 1760 wird das Hochgebirge als schrecklich und schrecklich bezeichnet. Die Naturfreunde richteten sich in jener Zeit durchaus auf das leicht bewegte Mit-

telland mit seinen Seeufnern, Bauerngütern und heimeligen Dörfern. Es brauchte lange, bis man die Angst vor Bergebsteigungen überwunden hatte, und auch Paßübergänge galten lange Zeit als gefährlich und höchst unbequem. Der Aufschwung der Naturwissenschaft im 18. Jahrhundert weckte auch die Freude an der Alpenwelt. Der Zürcher Gelehrte J. J. Scheuchzer wanderte seit 1702 viel mit seinen Studenten in den Alpen und beging mit ihnen fast alle hohen Pässe. Die Einstellung zur Alpenwelt änderte sich stark, als der Berner Abrecht von Haller im Jahre 1732 seine Dichtung „Die Alpen“ erscheinen ließ. Das vielgelesene Buch, das zu den berühmtesten Literaturwerken des schweizerischen 18. Jahrhunderts zählt, schildert eine Alpenreise vom Wallis über die Gemmi in das Berner Oberland. Die idyllische Verherrlichung des häuerlichen Lebens in den Alpen fand im Zeitalter der neu aufkeimenden Naturfreude einen starken Widerhall, und die Wißbegier der Reisenden richtete sich nun in vermehrtem Maße auf die Alpenwelt. Vom Thunersee her drang man nach Interlaken vor, wo am Höhe- weg eine bekannte Pension stand, und weiter nach Brienz, wo große Geister wie Goethe und Byron in einem einfachen Chalet-Gasthaus übernachteten.

Aber ein Vorstoß bis nach Grindelwald galt doch schon fast als eine Extrataganz, die erst durch die Engländer richtig in Mode gebracht wurde. Dagegen gehörte der Staubbach bei Lauterbrunnen zu den alpinen Sehenswürdigkeiten, die man besucht haben mußte.

Eine ganz gewaltige Förderung erhielt der schweizerische Fremdenverkehr durch das literarische Schaffen von Jean Jacques Rousseau (1712—1789). Der Genfer Philosoph, der weit in der Welt herumgekommen war und selten irgendwo Glück und Ruhe finden durfte, ließ im Jahre 1759 den großangelegten Roman „Julie ou la Nouvelle Héloïse“ erscheinen. Es war dies ein sehnsuchtsvoller Liebesroman, der aus lauter langen, bekennnisreichen und gefühlvollen Briefen bestand. Schauplatz des Romans ist der kleine ländliche Ort Clarens bei Montreux, der dadurch mit einem Schläge zu internationaler Berühmtheit gelangte. Zahllose Reisegäste wollten die friedliche Stätte am Genfersee sehen, wo Julie und ihr treuergebener Freund sich so schöne Dinge gesagt und geschrieben hatten. Ueberhaupt darf man das Sonnenufer des Genfersees als das berühmteste Kurgebiet der Schweiz im 18. Jahrhundert bezeichnen. Genf galt durchaus als internationale, ja sogar als mondäne Stadt, während die Reisegäste in dem auf freier Höhe gelegenen Lausanne vor allem das ungezwungene bürgerliche Leben und die gute Gesellschaft schätzten. Schon sehr früh entwickelte sich Lausanne zu einer Stadt der Erziehung und des Kuraufenthaltes, und ringsum an den aussichtsreichen Abhängen über dem Genfersee siedelten sich reiche und angesehene Fremde in behaglichen Landgütern an.

Man darf nicht vergessen, daß das Reisen im 18. Jahrhundert noch einen stark gesellschaftlichen Charakter hatte. Vergnügungs- und Bildungsreisen unternahmen vor allem Personen von Stand und Ansehen, die überall gern mit ihresgleichen zusammentrafen und auch gewohnt waren, in den schweizerischen Städten berühmte Gelehrte aufzusuchen, Privatsammlungen anzusehen und die vornehme Gesellschaft kennen zu lernen. So galt zum Beispiel Vevey als reizendes Fremdenstädtchen, wo man immer gute Gesellschaft antraf, während das später so berühmt gewordene Montreux nur ein einfaches Bauern- und Fischerdorf war, wo man nach ländlicher Art Milch und Käse vorgekostet bekam. Im späten 18. Jahrhundert galt eine Schweizerreise, die meist nach einem allgemein beliebten Programm durchgeführt wurde, geradezu als noble Verpflichtung für Leute der vornehmen Welt. Ebenso verbreitet war die Liebhaberei, gleich nach der Rückkehr nach Deutschland, Frankreich oder England ein Reisebuch über die Schweiz zu schreiben. In der Reiseliteratur jener schreibfreudigen Zeit wimmelt es von Reisebriefen und Reisetagebüchern aus der Schweiz. Diese Werke enthalten oft köstliche Beobachtungen über das Kulturleben in unserem Lande. Vielfach sind sie aber auch überladen mit philosophischen Betrachtungen über die Segnungen der Freiheit, über

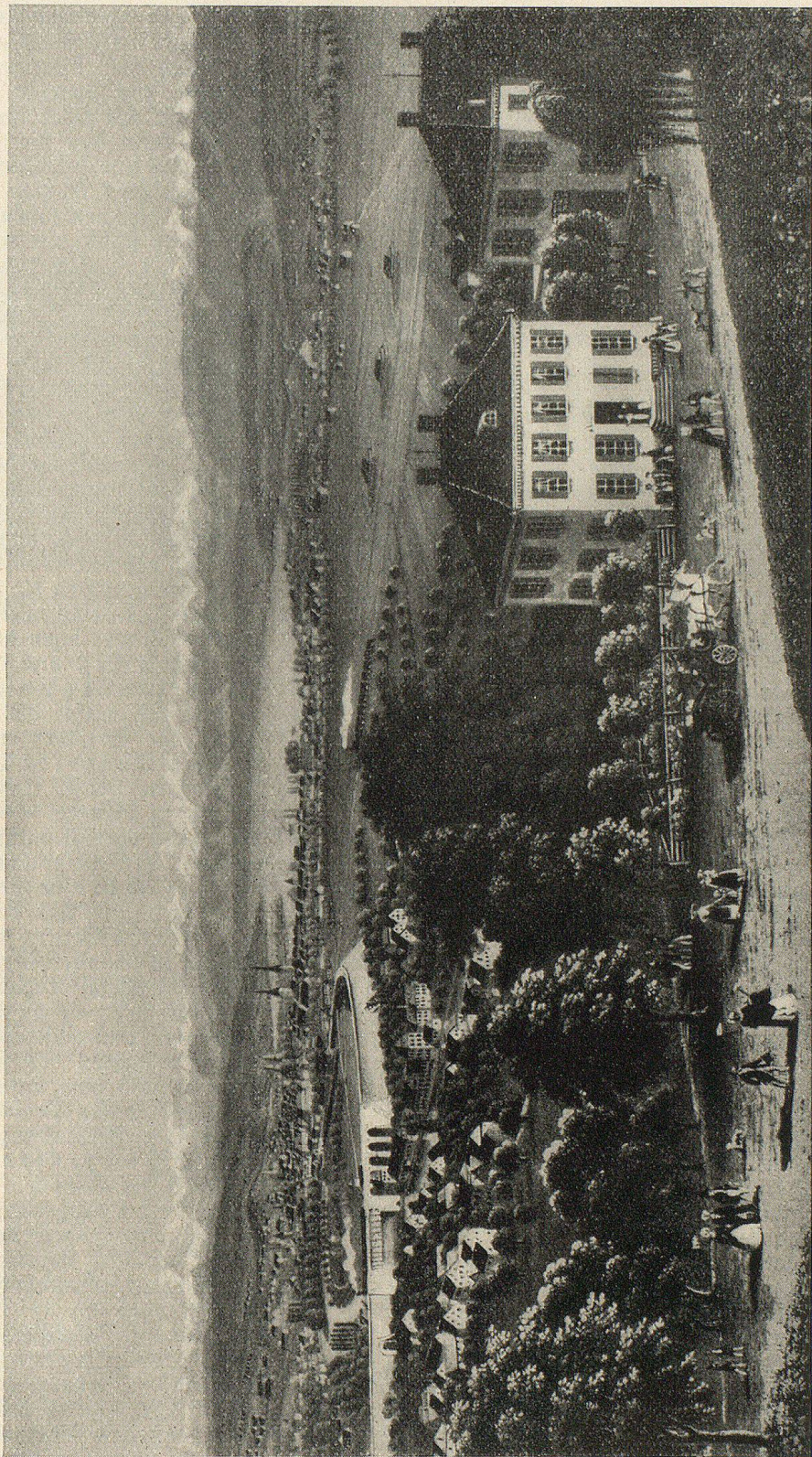
das Glück des Landlebens und die Rechtschaffenheit des Bauernstandes. Auch benützten temperamentvolle Reisegäste gerne den Unlaß, ihren Groll über hohe Kutscherlöhne oder unfreundliche Wirte öffentlich auszusprechen. Jedenfalls ist die Schweiz durch diese üppig aufblühende Literatur in ganz Europa berühmt geworden.

Neben der Literatur beteiligte sich auch die schweizerische Kunst an der Werbung für den Fremdenverkehr. Hatte im 17. Jahrhundert Matthäus Merian in einem berühmten topographischen Werk die wichtigsten Städtebilder der Schweiz dargestellt, so wurden um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Sehenswürdigkeiten der Schweiz vollends durch die Stiche von David Herrliberger populär gemacht. In den Jahrzehnten zwischen 1760 und 1830 blühte dann die lebenswürdige Kunst der „Schweizer Kleinmeister“. Es waren dies tüchtige Künstler, die für den Bedarf des Reisepublikums Aquarellbilder der wichtigsten Städte, Landschaften und Baudenkmäler herstellten. Solche farbigen Blätter waren in den Zentren des damaligen Reiseverkehrs zu kaufen und wurden von den Ausländern gerne als Souvenir mitgenommen. Als die Kleinmeister den Bedarf nicht mehr mit Originalblättern zu decken vermochten, gingen sie zu einer reizvollen Kunstindustrie über. Sie stellten die Umrißzeichnung ihrer Bilder ganz einfach in Kupferstich her und kolorierten dann diese vervielfältigten Blätter, so daß sie wie Originalaquarelle wirkten. Flinker Gesellenarbeit mußte das Kunsthandwerk dieser gewandten Kleinmeister ins Massenhafte steigern. Heute werden die kolorierten Stiche von Aberli, Freudenberger, Vory, König, Wezel und den andern Schweizer Kleinmeistern mit phantastischen Preisen bezahlt, da sie längst zu den Seltenheiten gehören. Nicht nur Bilder der viel besuchten Landschaften und Städte waren sehr begehrt, sondern auch lebenswürdige Darstellungen des Landlebens und farbenfrohe Trachtenfiguren. Denn die schönen und gut gepflegten Bauernhäuser und die prächtigen Volkstrachten des 18. Jahrhunderts übten eine starke Anziehungskraft auf die internationalen, meist aus den großen Städten stammenden Reisegäste aus.

Ein bedeutames Kapitel in der Frühgeschichte der schweizerischen Touristik bildet die allmähliche Eroberung der Alpenwelt durch wagemutige Bergsteiger und Forscher. Auf diesem Gebiet haben die Engländer mit ihrem sportlichen Sinn und ihrer unsentimentalen Hartnäckigkeit Bedeutendes geleistet. Ein ganz besonderer Ehrgeiz richtete sich auf das tollkühne Unternehmen, den Montblanc zu besteigen, der naturgemäß den Besuchern des Genfersees besonders lockend vor Augen stand. Im Jahre 1741 wagten zwei Engländer von Genf aus einen Vorstoß nach Chamoni und den Montblancgletscher, der ihnen wie eine grünländische Landschaft vorkam. Auch der Genfer Gelehrte H. B. de Saussure besuchte 1760 das Bergtal von Chamoni, und sein Streben nach einer Bezwingung des Montblancgipfels war so stark, daß er für die Erstbesteigung

Preise ansetzte. Dieser Ansporn führte dazu, daß am 8. August 1780 der Gemsjäger Jacques Balmat und Dr. Baccard v. Chamoni den Gipfel des Montblanc erreichten. Der König von Sardinien war über diese Tat so erfreut, daß er dem tüchtigen Gemsjäger den Adelstitel Balmat de Montblanc verlieh. H. B. de Saussure bestieg dann im Jahre 1787 ebenfalls den Montblanc, und heute erinnert in Chamoni ein Denkmal an seine Beharrlichkeit bei dieser alpinen Großtat. Bald folgten weitere Erstbesteigungen, doch erst im 19. Jahrhundert wurden die großen Gipfel des Berner Oberlandes erstmals bezwungen, nämlich die Jungfrau 1811 und das Finsteraarhorn 1812. Im Jahre 1850 die Dufourspitze. Dann folgte der verwegene Kampf um das Matterhorn, der im Jahre 1865 zur Erstbesteigung, aber auch zu einer furchtbaren Bergsteiger = Katastrophe führte, an die man auf dem Friedhof von Zermatt in eindringlicher Weise erinnert wird. Es war ein Engländer, der mit der Schweizer Alpenwelt ausgezeichnet vertraute Lord Whymper, dem diese Erstbesteigung glückte, und es war nicht seine Schuld, daß ein Teil der Expedition beim Abstieg den Tod fand.

Im Zeitalter der Bergbahnen ist dann das Erklimmen der Alpengipfel immer leichter geworden. Doch empfand man es irgendetwas als einen Frevel, die allerhöchsten Berggipfel durch Tunnelbahnen oder Aufzüge zu erschließen. Die Bahn auf das Matterhorn ist glücklicherweise nie zustande gekommen, und auch die prächtige Jungfraubahn ist uns lieb und wert, obgleich sie beim Jungfraujoch Halt



Zürich, von der „Wald“ aus gesehen. Die beiden Eisenbahnhänge bezeichnen die Einfahrt der Linien Baden—Zürich und Winterthur—Zürich über dem Stadtt von Wipfingen). Nach einem Stich von v. Siegfried.

macht und den Ehrgeiz ihres Schöpfers Guher-Zeller, bis zum Jungfraugipfel vorzudringen, nicht ver-

wirklicht. Erst in neuester Zeit, als die Schwebebahnen ganz neue technische Möglichkeiten eröffneten, durfte man es wagen, den Säntisgipfel dem Ausflugsverkehr zu erschließen, so daß heute zahllose Reisegäste ohne Bergsteigermühen den erhabenen Rundblick vom höchsten Gipfel der Alpsteinkette aus genießen können.

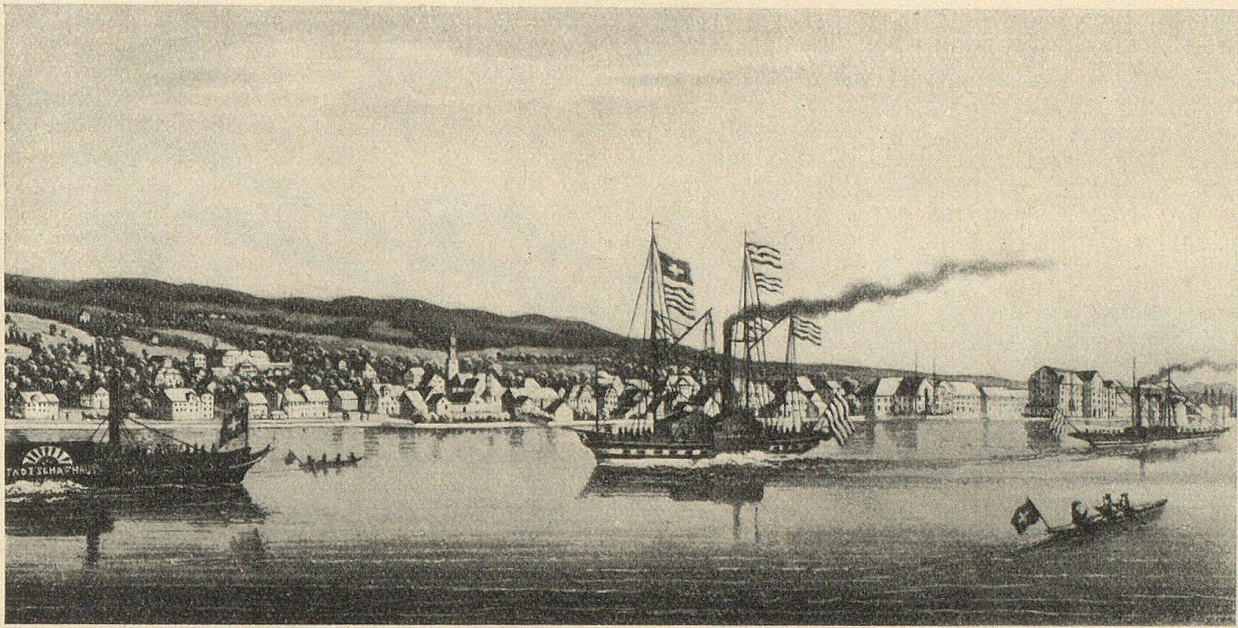
Einen neuen Aufschwung nahm der Schweizerische Reiseverkehr in den zwanziger und dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts, als auf unseren Seen der Dampfbootverkehr eingeführt wurde. Der Genfersee und der Bodensee, die gewissermaßen internationale Gewässer sind, lernten das neue Verkehrsmittel am frühesten kennen, nämlich 1823, bzw. 1824. Am Bodensee wurden Romanhorn und Rorschach zu wichtigen Hafenplätzen, und insbesondere für Rorschach war es bedeutungsvoll, daß die alte Verkehrstradition, die sich auf den Kornhafen des Abtes von St. Gallen stützte, in verheißungsvoller Weise wieder aufgenommen wurde. Der Zürichsee und der Thunersee trugen beide im Jahre 1835 das erste Dampfschiff auf ihren Wellen. Damit wurden die altvertrauten Markt- und Botenschiffe gewiß nicht überflüssig, aber es erhöhte doch den touristischen Anreiz dieser Seen, wenn das Dampfboot die Gäste in angenehmer Fahrt und bedeutend rascher als man es sich früher hätte träumen lassen, den freundlichen Seeufern entlangführte. Das erste Zürichsee-Dampfboot leistete gleich von Anfang an Bedeutendes. Es wurde in einer englischen Maschinenfabrik und Schiffswerft konstruiert und fuhr aus eigener Kraft die Themse hinunter, dann durch den Kanal und den Rhein hinauf bis nach Rheinfelden. Damit war endlich die langumstrittene Frage gelöst, ob der Rhein zwischen Straßburg und Basel für Dampfboote schiffbar sei oder nicht. In der Nähe von Rheinfelden mußte das schöne Boot vollständig auseinandergenommen und auf Wagen nach Zürich befördert werden, wo es unter dem Jubel der Bevölkerung seine erste Fahrt auf einem schweizerischen Binnensee ausführte. In zwei Stunden fuhr man bequem von Zürich nach Rapperswil. Dies war etwas ganz anderes, als wenn man während der Nacht unter dem Verdeck des unbequemen Marktschiffes, gemeinsam mit Handelswaren, Lebensmitteln und Kleintieren, von Stäfa nach Zürich hinunterfahren mußte, wo der Torwächter das Marktschiff morgens um 6 Uhr durch das Grendeltor in die Stadt hineinließ, damit es schleunigst seine Marktwaren abladen konnte.

Es gab auf dem Zürichsee, wie auch auf dem Bodensee, von altersher einen recht lebhaften Pilgerverkehr, der den altberühmten Wallfahrtsort Einsiedeln zum Ziele hatte. Die frommen Pilgerscharen aus Süddeutschland kamen über den Bodensee und durch das Zürcher Oberland nach Stäfa, von wo aus sie zu Schiff nach Wädenswil geführt wurden. Der Pilgerstrom, der mehr von Nordwesten kam, gelangte zuerst nach Zürich, und in der streng reformierten Stadt, in der es im frühen 19. Jahrhundert nicht einmal katholischen Gottes-

dienst gab, verschmähten die Herbergen und die Schiffsleute die schöne Verdienstquelle keineswegs, die ihnen aus dem Pilgerwesen zufließ. Die Schiffslände und der Hechtplatz in der Nähe der Wasserkirche zählten zu den belebtesten Verkehrsstätten des alten Zürich; denn von hier aus fuhren die Boote den See hinauf und beförderten die Pilger nach Wädenswil. Allerdings mußten sich diese eine einschränkende Vorschrift gefallen lassen. Ziemlich weit draußen vor der Stadt stand am rechten Seeufer, vom Wasser umspült, die „Klausstud“. Es war dies eine Denksäule für den heiligen Nikolaus, den Schutzpatron der Seefahrer. Erst wenn die Pilgerboote an dieser Säule vorbeigefahren waren, durften die Pilger auf dem Schiffe mit lauter Stimme beten. Im näheren Bereich der Stadt war ihnen dies nicht erlaubt. Die Klausstud steht heute nicht mehr im Wasser, sondern mitten in der Grünanlage am Seefeldquai.

Die Schifffahrt auf dem Zürichsee hatte ganz besondere Bedeutung auch für den Fernverkehr, da sie mit den Booten auf dem Balensee in Verbindung stand und damit Anteil hatte an dem wichtigen Verkehrszug, der nach Graubünden führte. Auf dem Thunersee benutzten die Reisegäste, die das Berner Oberland besuchen wollten, gerne das Dampfboot. Romantisch war schon die Ausfahrt von der Mure in den offenen See, und der herrliche Anblick auf die Jungfrau Gruppe, den man von Hünibach aus genießt, mußte die Fahrgäste in Entzücken versetzen. Die Seefahrt endete beim „Neuhaus“ am Ufer von Unterseen, und dort standen schon die Reisewagen bereit, um die Gäste nach Interlaken zu bringen. — Die Verkehrsbedeutung der Dampfschifffahrt ist naturgemäß stark zurückgegangen, seit den Seeufern entlang wichtige Schnellzugslinien führen. Doch da eine Seefahrt immer für ein großes Vergnügen gilt, hat sich die Vergnügungsschifffahrt auf den Schweizerseen trotz der Konkurrenz der Eisenbahn in schönster Weise erhalten können.

Die Eisenbahn erschien fortschrittlichen Schweizern schon vor mehr als hundert Jahren als eine begrüßenswerte Errungenschaft der Verkehrstechnik. In den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden schon da und dort Eisenbahnprojekte erwogen. Als das älteste dieser Projekte darf die großartige Idee gelten, eine Verbindung zwischen dem Bodensee und dem Langensee herzustellen. Selbstverständlich hatte die Ostschweiz ein bedeutendes Interesse an diesem großgedachten Projekt. Der ideenreiche Graubündner Ingenieur Richard La Nicca, der aus dem Domleschg stammte und 1823 Oberingenieur des Kantons Graubünden wurde, richtete sein Augenmerk nicht nur auf den großzügigen Ausbau der Graubündner Alpenstraßen, sondern er suchte im Jahre 1839 auch eine günstige Stelle zwischen Gotthard und Septimer, die sich für einen Alpen durchstich eignen würde. Es ist ein stolzer Gedanke, daß das Eisenbahnwesen in der Schweiz gerade von einem so kühnen Alpenbahnprojekt seinen Ausgang nahm. Ingenieur La Nicca dachte zuerst an den Splügenpaß und entschied sich dann end-



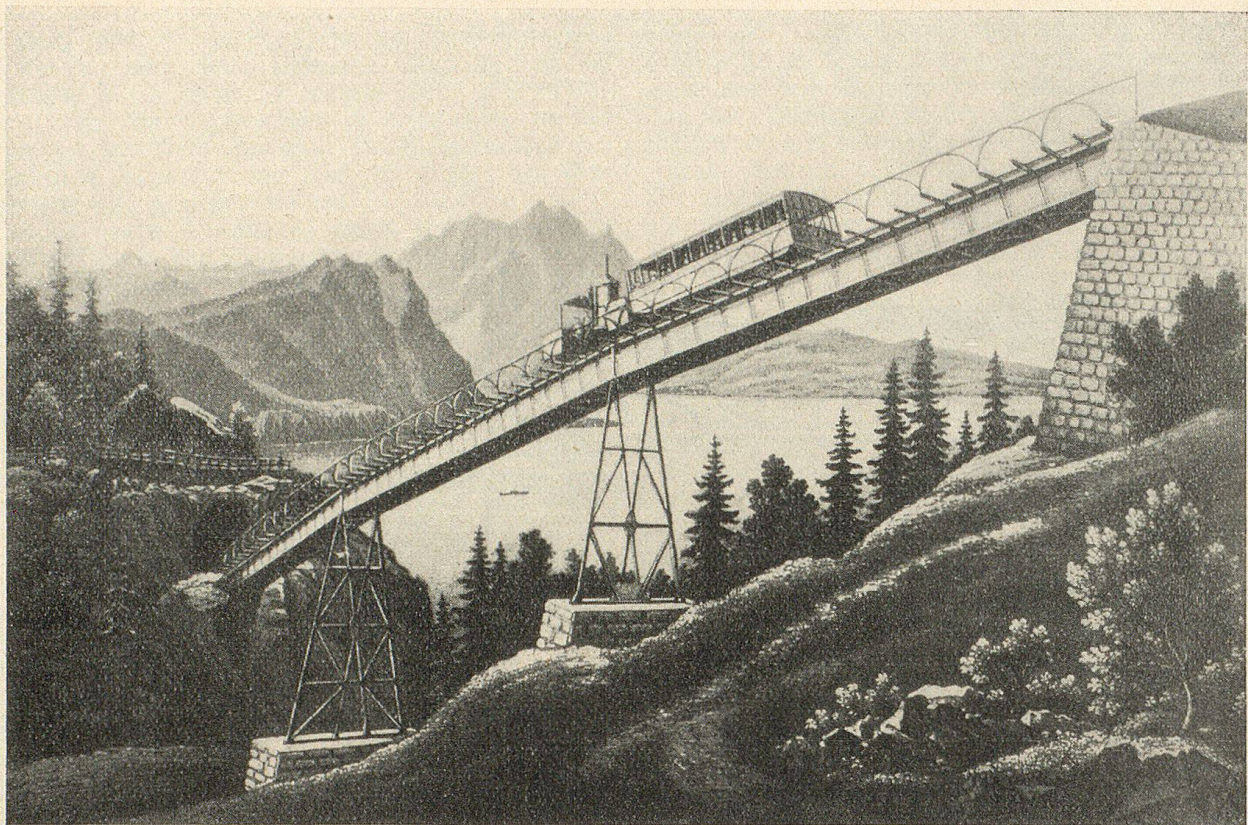
Der Hafen von Rorschach mit den ersten Dampfschiffen für Bodensee, Untersee und Rhein. Rechts das historische Rottnhaus des Fürstbistums von St. Gallen. Nach einem alten Bild.

gültig für den Lukmanier. Die Alpenbahn sollte Disentis mit dem Bleniotal verbinden. Man machte sich damals wohl noch keine richtige Vorstellung von den gewaltigen Schwierigkeiten, die sich einem solchen Alpenbahnprojekt entgegenstellen. Da man sich nicht für den Gotthard entschied, wollte man doch der touristisch hochinteressanten Inner- schweiz auch eine Chance geben, und so dachte man kühn an eine Tunnel-Abzweigung von Disentis nach dem Kanton Uri. Das war viel Wagemut für eine Epoche, in der das Eisenbahnwesen in der Schweiz noch gar nicht Boden gefaßt hatte! In Graubünden und in der Ostschweiz mußte man sich damit abfinden, daß das Alpenbahnprojekt zu den Akten gelegt wurde. Doch auch nach dem gewaltigen Kampf um den Gotthard und nach der Vollendung dieses bedeutenden Werkes im Jahre 1882 tauchte das Lukmanierprojekt hier und da wieder auf.

Wenn man in der Schweiz eine Eisenbahn bauen wollte, so mußte man sich vor allem in eine verkehrsreiche Gegend begeben. Im Jahre 1844 wurde die französische Bahnstrecke Straßburg-Basel vollendet. Das etwa 2 Kilometer lange Endstück bei Basel kam auf Schweizerboden zu liegen. Da war es naheliegend, im Anschluß an diese ausländische Bahn vorerst einmal die Strecke Basel-Zürich zu bauen. Während die Initiative für das Eisenbahnwesen ursprünglich von der Ostschweiz ausgegangen war und schon 1836 durch den St. Galler Landammann Baumgartner kräftige Förderung erfahren hatte, verlagerte sich jetzt das Interesse auf die Nordwestschweiz. Als erstes Teilstück der geplanten Linie wurde die Limmattrecke Zürich-Baden in Angriff genommen, die sogar einen kleinen Tunnelbau erforderte. Am 9. August

1847 fand die festliche Einweihung dieser ersten schweizerischen Bahnlinie statt, die vom Volksmund „Spanischbrötlibahn“ getauft wurde. Der Ausdruck erinnert an eine Spezialität des niederösterreichischen Kurortes Baden, ohne die ein Kurgast nicht zu den Seinen nach Zürich zurückkehren durfte. Bisher war man auf der Limmat von der „Schiffse“ in Zürich mit dem Ruderboot nach Baden gefahren. Jeden Samstag fuhr eine Art Vergnügungsschiff von Zürich nach Baden, damit die Ehemänner, Söhne und Vettern über den Sonntag die in Baden zur Kur weilenden Damen besuchen konnten. Am Samstagabend war dann jeweils großer Ball im „Stadthof“, an dessen Stelle sich heute die Kuranlage ausbreitet, und am Sonntag ließen sich die pflichtbewußten Zürcher wieder in ihre Stadt zurückführen. Das konnte man nun alles viel bequemer haben, seit die Eisenbahn in 45 Minuten durch das Limmattal fuhr. Der Zürcher Patrizier, der sich mit so viel Eifer für die Verwirklichung dieser Bahn eingesetzt hatte, daß er von seinen spöttischen Mitbürgern den Ueberrahmen Dampf-Escher erhielt, konnte mit Genugtuung von seinem Landgut aus die Eisenbahn durch das damals öde Limmattal fahren sehen.

Nach dem verheißungsvollen Anfang regte sich nun ein mächtiger Ehrgeiz, ein schweizerisches Eisenbahnwesen zu begründen. Mit mächtigem Optimismus wurde eine Gesellschaft nach der andern gegründet, und das Schweizer Volk kann sich heute kaum mehr vorstellen, wieviel Geld in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei Eisenbahngründungen und Eisenbahnbauten verloren gegangen ist. 1854—1859 baute die Schweizerische Centralbahn ihr in Basel beginnendes Stammnetz aus, das vor allem die Linie Basel-Olten umfaßte und sich



Die „Schnurtobelbrücke“ der Vignau-Rigi-Bahn, mit Blick auf Vierwaldstättersee und Pilatus.

dann nach Aarau, nach Luzern, nach Burgdorf-Bern-Thun und nach Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel verzweigte. 1853 vereinigten sich die Zürich-Bodensee-Bahn, die Nordbahn und die Rheinfallbahn zur Nordostbahn, die bald eine dominierende Stellung im schweizerischen Eisenbahnwesen einnahm. In der Ostschweiz gab es auch schon eine ganze Reihe von Bahngesellschaften, nämlich die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft, die Glattalbahn und die Südostbahn, die man nicht mit der heutigen Bahn gleichen Namens verwechseln darf. Im Jahre 1856 schlossen sich diese Gesellschaften zu den „Vereinigten Schweizerbahnen“ in Sankt Gallen zusammen. Besonders wichtig war die Herstellung einer Verbindung zwischen Zürich und dem Bodensee. 1856 wurde das letzte Teilstück der Linie Romanshorn-Zürich eröffnet, und die Jungstadt Zürich feierte dieses Ereignis mit einem Sechseläuten-Umzug, der bunte Bilder aus der Geschichte des Verkehrs wesens darstellte.

Das gigantische Unternehmen, die Alpenbarriere anzugreifen und die deutschen, französischen und italienischen Bahnen durch die Schweiz hindurch miteinander zu verbinden, konzentrierte sich auf das Gotthardbahn-Projekt, das in dem Zürcher Staatsmann Alfred Escher seinen tatkräftigen Förderer fand. Der Bau der Gotthardbahn dauerte ein volles Jahrzehnt und wurde zu einem vielbewunderten Triumph schweizerischer Bahntechnik.

Daß bei dem mächtig angespornten Ehrgeiz der Verkehrsleute auch viel Kleinliches, Unpraktisches und Verkehrtes ausgeheckt wurde, möge das Beispiel jenes Unternehmens beweisen, das den kühnen Namen „Nationalbahn“ trug. Dieses Projekt lag vor allem den Winterthurerern am Herzen und sollte die Stadt Zürich umgeben, was sich natürlich schwer rächen mußte. In stillem Frieden schlängelt sich heute die ehemalige Nationalbahnlinie von Gschwilen nach Winterthur und dann von Derlikon nach Baden und weiter nach Zofingen. Es ist ein freundliches Klingelbähnchen, das überhaupt nie erlebt hat, was ein Schnellzug ist. Uebrigens ging es lange, bis man in der Schweiz eigentliche Schnellzüge kannte. Eine internationale Zugverbindung lernte unser Land erst im Jahre 1873 kennen. Damals reiste man aus allen Ländern zur Weltausstellung nach Wien. So wurde der Versuch gewagt, während des Sommers dreimal wöchentlich eine beschleunigte Verbindung Lyon-Genf-Zürich-Urlberg-Wien aufrecht zu erhalten, die den internationalen Reisestrom durch unser Land führte.

Es brauchte eine lange Entwicklung, bis um die Jahrhundertwende die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen sich vollziehen konnte. Gemäß dem Bundesgesetz von 1897 über die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen vollzog die Eidgenossenschaft in den Jahren 1900 bis 1903 den freihändigen Rückkauf aller Linien der groß-

sen Eisenbahngesellschaften und einiger weiterer Unternehmungen, unter denen sich auch die Toggenburgerbahn befand. Am 1. Januar 1901 nahmen die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Tätigkeit auf; am 1. Mai 1909 ging auch die Gotthardbahn in Staatsbesitz über. Seither sind weitere bedeutende Linien geschaffen worden, die vor allem dem Tourismus dienen, so das reich ausgebauten Netz der Rätischen Bahnen und die landschaftlich hervorragend schöne Lötschberglinie der Berner Alpenbahngesellschaft.

Das idyllische Zeitalter der Postkutschen und Bootschiffe liegt weit hinter uns. Das Reisen ist in der komfortabelsten Weise weiterentwickelt worden, und heute darf die Schweiz stolz sein, ein neuzeitlich vervollkommenes Eisenbahnwesen zu besitzen. Die Bergbahnen entfesselten während Jahrzehnten einen gewaltigen Ehrgeiz unter Verkehrs-Fachleuten und Spekulanten. Was für ein Erlebnis war im alten Jahrhundert eine Rigi-fahrt oder eine Fahrt mit der abenteuerlich steilen Pilatusbahn! Doch mußte man auch da den Auswüchsen

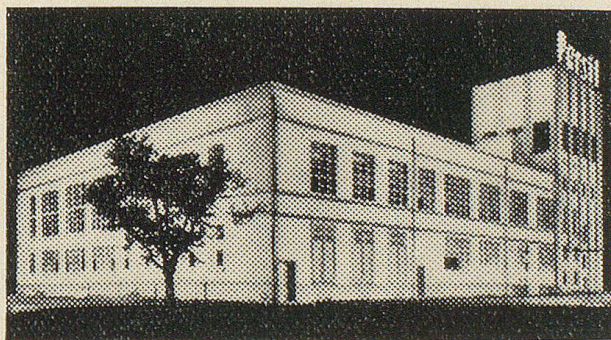
wehren, und das verantwortungslose Projekt, eine Drahtseilbahn vom Rütli nach Seelisberg zu bauen, hat nicht wenig dazu beigetragen, daß im Jahre 1906 der Schweizerische Heimatschutz gegründet wurde. Auf Rigi-kulm zählte man im Jahre 1816 etwa 300 Reisegäste. Im Jahre 1827 waren es deren schon 1500. Der satirische Roman „Tartarin dans les Alpes“ von Alphonse Daudet hat viel dazu beigetragen, den Rigi in Frankreich bekannt zu machen. — In der Vorkriegszeit stand die Schweiz als internationales Reiseland in höchstem Glanze. Die gesellschaftlichen Verkehrszentren Luzern, Interlaken und Montreux zählten zu den berühmtesten Fremdenorten der Welt. Dazu kam der geradezu phantastische Aufschwung des hochalpinen Kurortes und Sportplatzes St. Moritz, der als Hotelstadt mit 5000 Fremdenbetten in einer Höhenlage von 1800 Meter über Meer etwas durchaus Einzigartiges darstellt. Mögen in einer schöneren Zukunft auch wieder Zeiten kommen, wo man ohne nationale Abschließung frei und glücklich von allen Ländern her die schöne Schweiz besuchen kann!

Ein kleiner Ball. Eine kleine Begebenheit aus dem Alltag von Friedrich Bieri.

Mitten auf die belebte Fahrbahn der Hauptstraße rollte vom Trottoir her ein leuchtend bunter Ball, und ein Kind sprang blindlings nach. Ein Vorfall, wie man ihn leider noch häufig mit ansehen muß, denn in der Welt des Kindes wird nun einmal anders gewertet, wenn es um das geliebte Spielzeug geht. Auf die Vorübergehenden aber, die stehen bleiben, weil ihnen der Atem stockt, lag diesmal eine besondere Spannung. Als ob sie darauf lauerten, sich an diesem unvorsichtigen Kind ihren ganzen aufgespeicherten Fußgängerzorn herunterzuschimpfen. Der Vorfall ging wunderbarerweise ohne Zusammenstoße ab. Auch das Kind kam unverfehrt zurück. Es hatte den nahen Abgrund nicht einmal gespürt, so unbekümmert und selig drückte es den geretteten Ball an die Brust. Doch plötzlich fiel etwas wie ein Schatten über seine klaren Augen. Sie hatten die angesammelte Menge und ihre drohende Haltung gesehen. Und als nun auch noch aus dem vordersten Wagen der zum Halten gezwungenen Autoreihe mit drohender Hand ein Mann heraus sprang, griffen die kleinen Kinderbeine aus. Aber sie kamen nicht weit. Das dünne Mermchen von einer breiten Männerhand umklammert, wurde der kleine Nebeltäter wieder vor seine Richter geführt. Welch große Angst muß wohl das Kind gepackt haben! Aus seinem bleichen Gesicht irren zwei angsterfüllte Augen umher. Da — plötzlich wie ein Ausleuchten. Das Kind reißt sich los und hat im nächsten Augenblick sein Gesichtchen in einem Frauenrock begraben. Sie sollten besser auf Ihr Kind aufpassen! Mangelhafte Erziehung... — Kein Vorwurf blieb der Frau erspart, während sie dem schluchzenden Kind beruhigend den Haarschopf strich. Wie ein Bollwerk stand sie da, ohne ein Wort der Erwiderung. Nur ihre Augen wollten sagen: was wißt ihr schon von einem so kleinen Geschöpf?

Dann kam auch ein Polizist und tat seine Pflicht. Aber konnte er dem zärtlichen Blick dieser Mutter, in dem so unendlich viel Verstehen lag, widersprechen? Wenn sie von dem Ball erzählte, an dem das Kind so hängt, und den es ja nur retten wollte. Mit einer wohlwollenden Ermahnung: „Das müssen Sie Ihrem Kind aber abgewöhnen!“ wollte er den Fall beschließen. „Es ist nicht mein Kind!“ Dabei blickte die Frau wie beschämt zu Boden. Als fühlte sie nun ihre ganze Mütterlichkeit, die auch vor dem fremden Kind keine Grenzen kannte, aller Welt preisgegeben. Und ahnte nicht, wie sie über die Zuschauer hinauswuchs, die sich ohne Aufhebens schnell zerstreuten.

Nur jener Enttäuschte blieb zurück und verbeugte sich tief gegen die Frau und das Kind und sagte: „Meine eigene Mutter habe ich nie gekannt. Ihnen verdanke ich morgen meinen ersten, wirklichen Muttergedenktag!“ — Dann zahlte er die Tage und ging zu Fuß weiter . . .



Wie ein Märchen aus 1001-Nacht erstrahlen im Zauber magischen Lichts die weitgedehnten Gebäulichkeiten der Schweizerischen Persil-Werke in Pratteln (Baselland.)