Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1947)

Artikel: Zum 100. Geburtstag der Schweizer Eisenbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988771

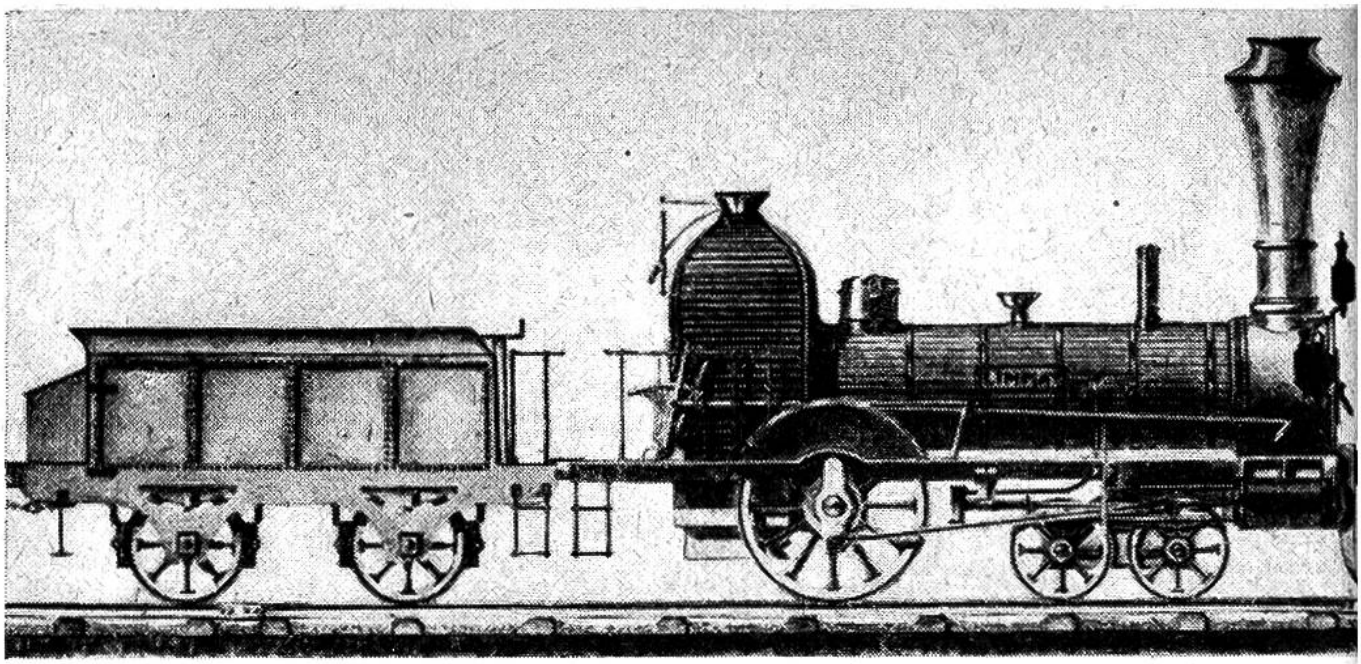
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 11.07.2025

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



Lokomotive der ersten Schweizer Eisenbahn von 1847 für die Strecke Zürich–Baden der Schweiz. Nordbahngesellschaft.

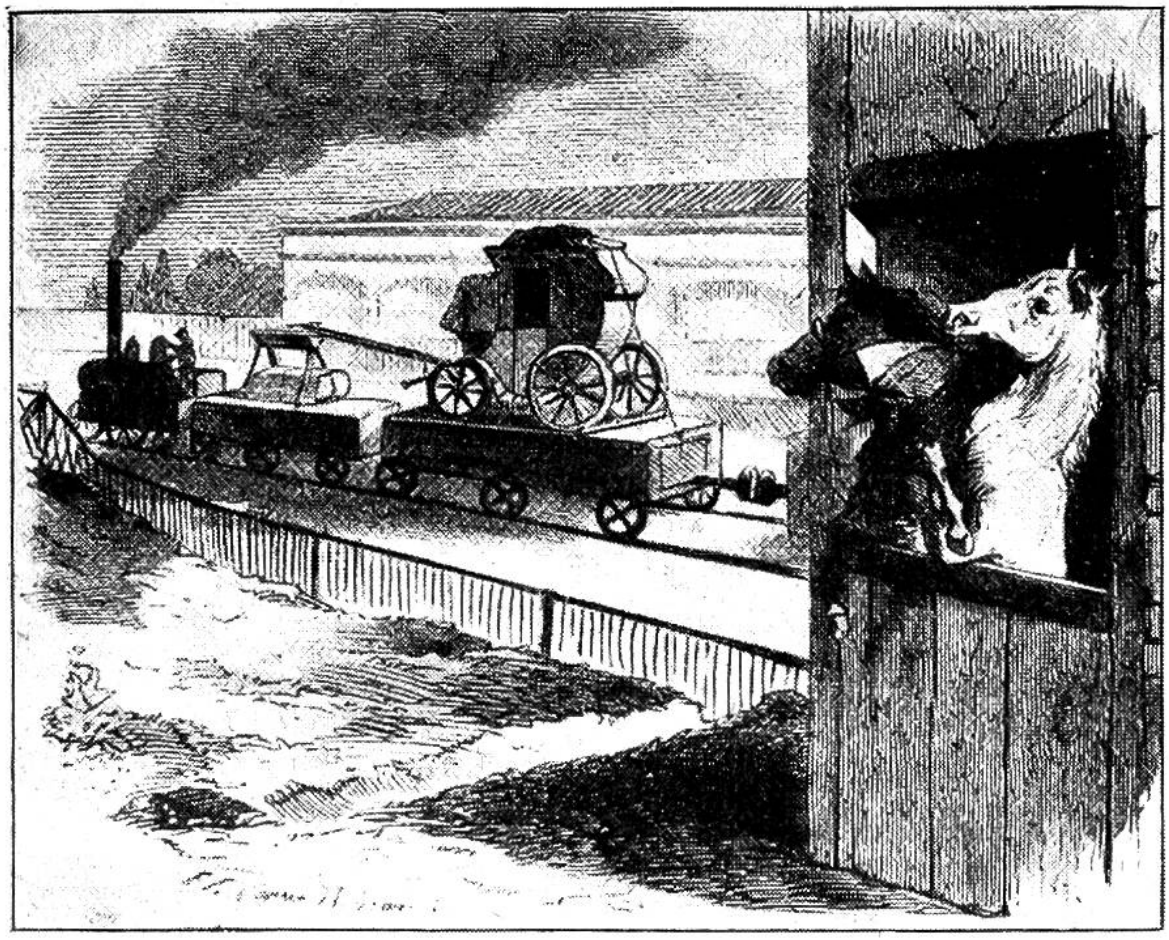
ZUM 100. GEBURTSTAG DER SCHWEIZER EISENBAHNEN.

Am 7. August 1847 fand die feierliche Einweihung der ersten Eisenbahnstrecke in der Schweiz, Zürich–Baden, statt. Der Zug mit ungefähr 140 Ehrengästen setzte sich punkt 1 Uhr nach Baden in Bewegung. Die Lokomotive „Aare" war vorgespannt. Nach der Maschine folgte ein offener Wagen mit trefflicher Musik, dann kamen die übrigen Wagen. Nach 33 Minuten Fahrt langte der Zug in dem fünf Wegstunden entfernten Baden an. Der Jubel der Bevölkerung, die sich überall längs der Bahnlinie eingefunden hatte, war gross. – Am 9. August 1847 wurde dann der regelmässige Betrieb aufgenommen. Die „Züricher Freitags-Zeitung" schrieb am 20. August 1847:

Die Frequenz der Eisenbahn in letzter Woche war folgende:

Montags	9.	August	Personen	808
Dienstags	10.	„	„	696
Mittwochs	11.	„	„	1088
Donnerstags	12.	„	„	1245
Freitags	13.	„	„	1079
Samstags.....	14.	„	„	831
Sonntags	15.	„	„	3278
		Summa		9025

Es verkehrten täglich vier Züge in beiden Richtungen, je



„Schau da, Alezan, sie fahren jetzt ihre Kutschen spazieren!" sagt ein durch das Aufkommen der Eisenbahnen „arbeitslos" gewordenes Pferd zu seinem Schicksalsgenossen. Französische Karikatur von 1853.

zwei vormittags und zwei nachmittags. Die Preise der Plätze für die ganze Strecke waren auf 16, 12 und 8 Batzen festgesetzt. (1 Batzen = 10 Rp.)

Der „Züricher Kalender" für das Jahr 1848 brachte folgende Schilderung: „Es darf uns nicht verwundern, dass das edle Zürich nicht ruhte, bis es seine Eisenbahn hatte. Die Schienenwege sind für Länder und Städte, was die Landstrassen für die Dörfer und Gasthöfe sind, unentbehrlich, um nicht von der Welt abgeschnitten zu werden, aber oft theuer und schmerzlich erkauft. Auch die Schweiz. Nordbahngesellschaft könnte davon erzählen. Da geht alles ins Grossartige, die Arbeiten, die Leistungen und die Kosten. Die Bahn ist nun etwa 5 Wegstunden auf eine Länge von 77 742 Fuss fertig; dazu bedurfte es 235 Juchart Land, von denen auf den Kanton Zürich 133 und ins Aargau 102 fallen, und die in 1090 einzelnen Stücken den Eigentümern abgekauft, ja bei 86 Zürchern und 498 Aargauern gerichtlich gewerthet, die hierseits mit

23% und bei den lieben aargauischen Nachbarn mit 192% über den Voranschlag bezahlt werden mussten. .... Die Direktion schlägt die Kosten bis nach Baden auf 3 Mill. und 150 000 Schweizerfranken an. Die Betriebs- und Verwaltungskosten können ebenfalls nicht gering sein; es soll ein Lokomotiv (Dampfwagen) auf 20 bis 25 000 Gulden ohne den Tender (Wasser- und Holzwagen) zu stehen kommen. Freilich ist die Einnahme auf den Eisenbahnen auch sehr bedeutend; es sind in den ersten drei Wochen des Betriebes zwischen Zürich und Baden 24 836 Personen befördert und 17 394 Schweizerfranken eingenommen worden."

Die Schweiz. Bundesbahnen stellen eine genaue Rekonstruktion des ersten schweizer. Eisenbahnzugs her, so dass im Jubiläumsjahr 1947, wahrscheinlich vom Frühjahr an, diese sogenannte „Spanischbrödli-Bahn" wieder zwischen Zürich und Baden verkehren wird. Sicherlich wollen dann viele unserer Leser und Leserinnen auch darin fahren, besonders wenn wir ihnen verraten, dass die Badener Bäcker die knusprigen „Spanischbrödli" wieder herzustellen gedenken. – Mit dem Übernamen „Spanischbrödli-Bahn" hat es seine eigene Bewandtnis. Schon seit dem 18. Jahrhundert war es üblich, dass die Badegäste Spanischbrödli, die nur in Baden gebacken wurden, als Geschenk mit heimnahmen. So ist überliefert, dass im Jahre 1817 allein 720 000 Stück um 18 000 Gulden verkauft worden waren. Reiche Zürcher legten zu jener Zeit Wert darauf, bei hohem Besuch ihren Gästen zum Frühstück frische Spanischbrödli servieren zu lassen. Dienstmädchen und Hausknechte mussten deshalb nachts nach Baden marschieren, damit sie die um 4 Uhr morgens frisch gebackenen Brödli in Empfang nehmen und nach gut vierstündigem Fussmarsch rechtzeitig zurück sein konnten. Das änderte sich zum Glück sofort, als die Spanischbrödli im Frühzug der Eisenbahn verfrachtet wurden.

1945: Die Schweiz. Bundesbahnen beförderten täglich durchschnittlich 561 324 Passagiere, und die Züge der SBB legten täglich 134 632 km zurück – das entspricht fast dreieinhalbmal dem Erdumfang.