

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstumm- und Gehörlosenhilfe
Band: 41 (1947)
Heft: 12

Rubrik: Das hundertjährige Jubiläum der Schweizer Bahnen [Fortsetzung]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.01.2025

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

Die Kraftwerke der Schweiz haben im Jahre 1945 annähernd 10 000 Millionen kWh erzeugt. Das trifft auf jeden Einwohner durchschnittlich etwas über 2200 kWh. Mit andern Worten: Jedem Einwohner der Schweiz steht täglich für 8 bis 9 Stunden die Kraft eines Pferdes zur Verfügung.

Das hundertjährige Jubiläum der Schweizer Bahnen

2. Der Kampf um die Eisenbahnen in der Schweiz

Bevor es Eisenbahnen gab, dauerten die Reisen sehr lang. Zum Beispiel brauchte man von Luzern bis an den Bodensee zwei Tage, von Basel bis London zehn Tage. Heute bringt uns das Verkehrsflugzeug in drei bis vier Stunden nach England. Das Reisen war zudem beschwerlich und teuer. Zu Land benützte man gewöhnlich Reittiere oder Kutschen. Reiche Leute hielten sich eigene Wagen und Pferde. Zwischen den größern Städten gab es auch allgemeine Postkurse. Doch war das Fahren über Land kein Vergnügen. Die Straßen waren staubig und holprig. Noch 1794 ließ sich der Bürgermeister von Zürich in der Sänfte nach Frauenfeld tragen. Die Postwagen fuhren nur solange es hell war. Die Fahrgäste mußten in den Herbergen und Gasthäusern an der Landstraße übernachten.

Man hörte in unserm Lande viel von den englischen Eisenbahnen erzählen. Zuerst waren die meisten Schweizer mißtrauisch. Im Großen Rat zu Bern sagte der Schultheiß (Präsident): «Die Eisenbahnen werden den kleinen Ländern die Unabhängigkeit rauben.» Ein Neuenburger warnte: «Lieber eine Feuersbrunst als die Eisenbahn!» Ein Flugblatt verkündete: «Zürich wird durch die Bahnverbindung mit dem Ausland aus der Schweiz herausgerissen.» In einem Basler Flugblatt aus dem Jahre 1850 stand: «Die Dampfkraft ist eine teuflische Gewalt. Die Bahnreisenden sind willenlose Dampfreiter, die von einer leblosen, unsichtbaren Macht durch die Welt fortgerissen und durcheinandergeworfen werden. Hurra! Die Toten reiten schnell! Es ist ein schneller Ritt, aber auf einem toten Pferd!» Aerzte in Zürich warnten: «Das Eisenbahnfahren ist äußerst ungesund. Die hohe Geschwindigkeit wird die Menschen in ein gefährliches Delirium furiosum (das heißt in Wahnsinn und Raserei) versetzen.»

Die Bauern schimpften: «Die Eisenbahnen werden billiges Korn ins Land bringen; unsere Aecker werden an Wert verlieren.» Und die Gastwirte klagten: «Die Eisenbahnen zerstören das Leben und den Wohlstand

an den Landstraßen. Sie machen uns und die Handwerker arbeitslos. Die Eisenbahnen sind ein Luxus. Sie sind nur den Weltreisenden willkommen. Der Fremdenstrom wird künftig nur durch unser Land hindurchgehen. Wenn wir keine Eisenbahnen bauen, werden die Reisenden länger bei uns verweilen.»

Sogar Umzüge mit Musik wurden gegen die Eisenbahnen veranstaltet. Postillione (Postkutscher) in Trauerkleidern nahmen daran teil. Neben ihnen ihre Pferde, die in schwarze Decken gehüllt waren. Es sah aus wie das Begräbnis der Pferdepost und des übrigen Fuhrwerkverkehrs.

Andere lobten die Eisenbahn: «Jetzt können nur die Herrenleute reisen. Die Armen aber müssen zu Fuß gehen und ihr Gepäck selbst schleppen. Die Eisenbahnen werden eine neue, schönere Zeit bringen. Dann wird es sogar der Kaiser von Rußland nicht mehr besser haben als die Handwerker und Fabrikarbeiter. Die Eisenbahn dient allen, den einfachen Leuten wie den Reichen und Mächtigen. Die Eisenbahn ist die Kutsche des armen Mannes.»

Besonders die Kaufleute und Behörden erkannten die Vorteile des neuen Verkehrsmittels. Sie sahen, wie in England die Eisenbahnen fast alle Gewerbe zur Blüte brachten. Es entstanden Lokomotiv- und Waggonfabriken. Man baute Walzwerke für Schienen und Kesselbleche. In andern Betrieben wurden Werkzeuge und Werkzeugmaschinen hergestellt. Und weil nun mehr Eisen und Kohlen verbraucht wurden, nahm auch der Bergbau einen großen Aufschwung.

Zürich war die erste Stadt unseres Landes, die sich stark für eine Eisenbahn einsetzte. Sie strebte vor allem eine Verbindung mit Basel an. Hier war das Eingangstor der Schweiz. Im Jahre 1836 gelangten die Zürcher Handelsherren an die Regierung des Kantons Zürich. Sie regten drei Bahnlinien an: eine nach Basel, eine andere nach Chur und eine dritte an den Bodensee. Der Regierungsrat versprach tatkräftige Hilfe. Zwei Ingenieure studierten die drei Strecken. Die Zeitungen suchten das Volk für die Eisenbahnen zu interessieren. Bekannte Männer aus Zürich und der übrigen Nord- und Ostschweiz taten sich zusammen. Sie gründeten die erste schweizerische Eisenbahngesellschaft. Nachher wurde ein Eisenbahnfachmann aus England berufen. Er legte das Trasse (Bahnstrecke) fest und steckte die Geleise ab.

Aber nun gab es endlose Zänkereien. Die Kantone schlossen sich damals stark gegeneinander ab. Im Innern der Schweiz bestanden z. B. noch 350 Zollstationen⁴. Die Katholiken und Protestanten standen sich

⁴ Heute werden nur noch an der Landesgrenze Zölle erhoben. Früher dagegen mußte man auch an den Kantonsgrenzen, Paßstraßen, wichtigen Brücken und sogar an den Stadttoren Abgaben für die hergeführten Waren bezahlen.

nun feindlich gegenüber. Der Bürgerkrieg vom Jahre 1847 kündete sich an.

Die Widerstände gegen die zürcherischen Pläne wuchsen. Die Wirte und Fuhrleute des Fricktales bekämpften die Eisenbahn als eine gefährliche, gottlose Erfindung. Im untern Limmattal wurden die Vermessungspfähle ausgerissen. Ueberall auf dem Lande, in den Wohnstuben, auf den Straßen und Feldern schimpften die Bauern, die Land für die Bahnanlagen hergeben sollten.

Die Basler wollten überhaupt nicht mitmachen. Sie wünschten eher eine Bahn über den Hauenstein, d. h. eine Verbindung mit Luzern. Und die Luzerner fürchteten, die Zürcher würden später eine Bahn durch Graubünden nach Italien bauen; dann werde der Weg über den Gott hard allen Verkehr verlieren. Sie versuchten darum ebenfalls, die zürcherischen Pläne zu hintertreiben. Noch im Jahre 1843 weigerten sie sich, mit den Zürichern zu verhandeln.

Die Zänkereien machten auch die Geldgeber kopfscheu. Es gelang den Zürichern nicht, die Mittel für den Bahnbau zusammenzubringen. Die Bahngesellschaft löste sich wieder auf. An eine Eisenbahn dachte niemand mehr.

AUS DER WELT DER GEHÖRLOSEN

Bern/Helgisried. Im Alter von 47 Jahren ist *Frieda Gilgen*, von Helgisried, nach schwerer Kropfoperation von Gott aus dieser Zeit in die Ewigkeit abgerufen worden. Am 11. Mai war sie noch in der Taubstummenpredigt in Schwarzenburg. Nach dem Gottesdienst blieb sie zurück. Sie sagte dem Seelsorger mit sichtlicher Furcht vor der bevorstehenden Operation, sie wünsche auch noch ein Gebet für sie allein. Sie wolle dann schreiben, wenn sie in das Spital eintreten müsse, sagte sie getröstet. Statt ihres Briefleins kam eine Todesanzeige. Es sei dann alles so plötzlich gekommen, sagten die Angehörigen. Aus der Narkose ist sie nicht mehr aufgewacht. Aber auch für sie gilt das Psalmwort: «Ich aber will schauen dein Antlitz in Gerechtigkeit; ich will satt werden, wenn ich erwache, an deinem Bilde.» Psalm 17,15.

Frieda Gilgen durfte als Kind die Schule nicht besuchen. Sechsjährig wurde sie durch Genickstarre gehörlos. Da lohne sich die Schulung nicht, dachte man damals. Erst im reifen Alter von 20 Jahren wurde