

Das hundertjährige Jubiläum der Schweizer Bahnen [Fortsetzung]

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **41 (1947)**

Heft 13

PDF erstellt am: **09.08.2024**

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.

Die AHV. ist demnach für das Ehepaar S. sehr günstig. Es leistet an die Versicherungskasse nur zwei Jahresbeiträge von je 125 Franken. Das macht im ganzen 250 Franken. Herr und Frau S. erhalten aber schon von 1950 an jährlich 1304 Franken Rente. Das kann 10, 20 Jahre und noch länger dauern. Stirbt einer der Ehegatten, so erhält der Ueberlebende die einfache Teilrente. Auch für alle andern Leute, die heute schon über 45 Jahre alt sind, ist die AHV. höchst vorteilhaft.

Die kommende AHV. ist besonders wichtig für die Gehörlosen und Taubstummen. Sie ist ein Werk der Nächstenliebe, ein Werk der Solidarität, ein Werk gegenseitiger Hilfe. Es helfen

die Reichen den Armen,
die Jungen den Alten,
die Ledigen den Familien,
die Männer den Frauen
und alle auch den Witwen und Waisen.

*Kein Gehörloser vergesse am 6. Juli ein Ja in die Urne zu legen.
Jeder wird einst im Alter froh sein über die Bundesrente.*

Das hundertjährige Jubiläum der Schweizer Bahnen

3. Die erste Schweizer Bahn

Doch die Zürcher ließen nicht nach. Immer wieder begannen sie neue Verhandlungen. Sie wußten: Die Eisenbahn muß kommen. Von allen Seiten näherten sich damals unserm Land wichtige ausländische Bahnlinien. Von Hamburg und Frankfurt her führte eine am Rhein hinauf gegen Basel, eine andere von Berlin, Leipzig und Nürnberg an den Bodensee. Paris suchte über Basel Anschluß an den Osten (Wien, Budapest, Konstantinopel). Eine zweite französische Linie zog sich vom Mittelmeer her über Lyon nach Genf. In Italien bestanden Linien von Genua und Venedig über Mailand bis zur Grenze des Kantons Tessin. Alle diese Linien suchten Verbindungen miteinander.

Schon sprach man von einer Alpenbahn. Sie sollte das Mittelmeer mit den Ländern am Rhein und an der Ostsee verbinden. Drei Möglichkeiten waren vorhanden: eine Linie über die französisch-italienischen Alpen, eine andere von Triest und Venedig über die Ostalpen und eine dritte durch die Schweiz (über den Gotthard- oder den Splügen- oder den Lukmanierpaß).

Nun sagten viele Schweizer: «Es wäre schade, wenn unser Land umfahren würde. Schon seit Jahrtausenden kreuzen sich die Handelswege Mitteleuropas in der Schweiz. Das soll so bleiben. Wir wollen unser Land zu einer Drehscheibe des Verkehrs zwischen Ost und West, zwischen Nord und Süd machen.»

1846 wurden die Verhandlungen zwischen Zürich und den aargauischen Behörden wieder aufgenommen. Nun ging es rasch vorwärts. Weil mit den Baslern keine Einigung zustande kam, planten die Zürcher eine Verbindung mit der badischen Bahn. Bei Waldshut sollte die Zürcher Linie den Rhein überschreiten und auf dem deutschen Ufer nach Lörrach und Basel führen.

Im Frühjahr 1846 wurden die Bauarbeiten begonnen. Die Schienen kamen aus England, die Lokomotiven und Wagen aus Deutschland. Anfangs August 1847 war die Strecke Zürich—Baden fertig. Die Einweihung war ein großes Fest. Die Bevölkerung freute sich sehr über das gelungene Werk und hoffte, die Fortsetzung nach Basel werde bald folgen. Doch ging es noch sieben Jahre, bis ein weiteres Stück schweizerischer Bahnlinien (Basel—Liestal) eröffnet werden konnte. Und erst 1856 wurde die Strecke Zürich—Baden bis Brugg verlängert.

Da man noch keine ausländischen Kohlen hatte, heizte man die Lokomotiven mit Holz. Täglich fuhren vier Züge von Zürich nach Baden und ebenso viele von Baden nach Zürich. Die einfache Fahrt kostete 40 Rappen, heute Fr. 2.10.

Die Bahn geriet bald in Geldschwierigkeiten. Die Zahl der Fahrgäste nahm ab. Vier Monate nach der Eröffnung mußte man die Taxen erniedrigen. Die Strecke war eben zu kurz für einen großen Verkehr. Nur eine Gruppe von Leuten hatte ungetrübte Freude an der Bahn: die Hausknechte und Dienstmädchen in Zürich. Das hatte folgenden Grund:

In Baden bekam man vor hundert Jahren ein köstlich schmeckendes, knusperiges Gebäck. Man nannte es Spanische Brötli. Diese Brötchen waren eine Spezialität (etwas Besonderes) wie heute die Basler Leckerli. Nur die Bäcker in Baden konnten sie richtig herstellen. Gern brachten die Leute, welche Baden besuchten oder dort eine Badekur machten, solche Brötchen als Geschenk nach Hause.

In den zürcherischen Familien war es Brauch, den Gästen beim Morgenessen mit Spanischen Brötchen eine Freude zu machen. Doch gebot die Ehre, sie ganz frisch auf den Tisch zu bringen. Sie mußten also in den frühen Morgenstunden geholt werden. Der Marsch Zürich—Baden und zurück erfordert acht bis neun Stunden. Wenn das Gebäck aus Baden rechtzeitig da sein sollte, mußten die Boten etwa um Mitternacht aufbrechen. Die Badener Bäcker waren vertraut mit dem Brauch

der Zürcher und öffneten ihre Läden schon morgens um vier Uhr. Und so konnten sich die Herrschaften in Zürich schon kurz nach acht Uhr mit noch fast warmen Spanischen Brötchen bedienen.

Neun Stunden in der Nacht marschieren, macht müde. Nach der Rückkehr gab es aber gewöhnlich kein langes Ausruhen. Die täglichen Hausarbeiten mußten auch noch gemacht werden. Die zürcherischen Dienstboten hatten darum gar keine Freude an den Spanischen Brötchen. Oft verwünschten sie dieses Gebäck zur Hölle.

Nach der Eröffnung der Bahn war es mit den langen nächtlichen Märschen nach Baden und zurück für immer vorbei. Die Bäcker konnten nun die Brötchen noch ganz warm in den ersten Morgenzug einladen. Und nach dreiviertel Stunden kam das leckere Gebäck noch ganz frisch in Zürich an.

Wegen der Brötchen gab das Volk der Bahn den Uebernamen *Spanisch-Brötli-Bahn*, abgekürzt SBB. Auch heute steht auf den Bahnwagen SBB. Jetzt aber bedeuten diese drei Buchstaben Schweizerische Bundes-Bahn. Die Spanischen Brötchen kennt niemand mehr. Der Spottname *Spanisch-Brötli-Bahn* aber ist geblieben bis auf den heutigen Tag.

Antworten auf die Scherzfragen vom 1. Juni

Was ist mitten in Basel? Der Buchstabe s.

Was liefert das unreinlichste Tier für ein gutes Mittel zum Reinigen? Borsten.

Welche Bärte werden nicht rasiert? Die Schlüsselbärte.

Welcher Apfel ist der kostbarste? Der Augapfel.

Welcher Mädchename lautet vorwärts und rückwärts gleich? Anna.

Welcher Buchstabe ist mitten im ABC? B.

Welcher Stuhl hat keine Beine? Der Dachstuhl.

Ein Löffel voll Senf

Einst wurde am königlichen Hof in London ein großes Fest gefeiert. Aus allen Ländern, die damals zu England gehörten, hatten sich Gäste eingefunden. Unter ihnen auch zwei Indianerhäuptlinge aus dem Gebiete des Mississippi. Bei einem Essen wurde als Zugabe zum Fleisch Senf aufgetischt. Die Rothäute (Indianer) kannten dieses scharfe Gewürz noch nicht. Der eine bemerkte, daß sein weißer Nachbar ein klein wenig davon auf seinen Teller nahm. Da dachte er: Das muß eine ganz besonders kostbare Speise sein. Ich will sie auch versuchen.

Er schöpfte eine große Portion (Anteil) und schob sofort einen Löffel voll davon in den Mund. Der scharfe Senf brannte ihn heftig im Hals.