

# Das Raritätenkabinett der Eisenbahn

Autor(en): **E.G.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): - **(1935)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-778860>

## **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.

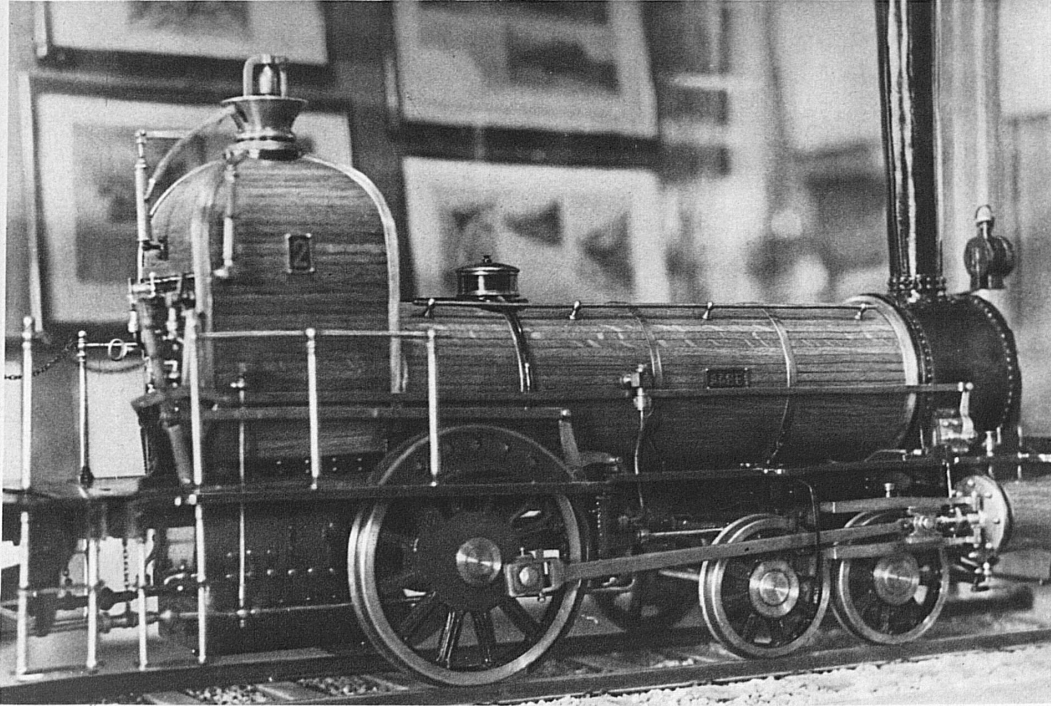
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

# Das Raritätenkabinett der Eisenbahn



Modell der ersten Lokomotive der Linie Zürich-Baden

Es gibt — so widerspruchsvoll es klingen mag — Museen, die entdeckt werden wollen, die ihre Schätze weder anpreisen noch um Besucher werben, sondern die bescheiden darauf warten, dass man den Weg zu ihnen findet, um dann allerdings den Gast um so grosszügiger zu belohnen. Zu diesen Sammlungen gehört unser Eisenbahnmuseum, das in dem braunen Ziegelbau des Zürcher Güterbahnhofs zwar nicht sonderlich komfortabel untergebracht ist, dafür aber eine Fülle des Wissenswerten und Interessanten zu bieten vermag. Es tut dies nicht in einer trockenen, akademischen Weise, die eher abstossen als anziehen kann, sondern es bemüht sich, das zum Verständnis der technischen Vorgänge Nötige wirklich auf das Notwendige zu beschränken, legt aber um so mehr Gewicht darauf, die Geschichte des Schweizer Eisenbahnwesens an Hand von Dingen und Dokumenten, die uns heute zum Teil als amüsante Kuriosa erscheinen, zu registrieren. Es sind gerade 110 Jahre her, seit George Stephenson in England die erste Eisenbahn gebaut hat — und welche Entwicklung hat die Eisenbahn, die möglicherweise eine neue historische Epoche eingeleitet hat, in dieser im Weltgeschehen so kurzen Zeitspanne genommen ...

Hat es nicht etwas Rührendes, die erste Stationsglocke des Bahnhofs Zürich zu betrachten, «gegossen von Jakob Keller, Glockengiesser in Unterstrass im Jahre 1847 für die Schweizerische Nordbahn», die im Volksmund die Spanisch-Brötlibahn hiess! Oder da steht in einem gläsernen Gehäuse das genaue Modell der braven Lokomotive «Aare», die in dem für die Schweizer Eisenbahngeschichte so wichtigen Jahre 1847 von einer badischen Maschi-

nenfabrik zum Preise von 50,000 Franken geliefert wurde und den ersten Zug auf der Strecke Zürich—Baden ziehen durfte. Zwei Dezennien hat die «Aare», deren wesentlichste Bestandteile noch mit Holz verkleidet gewesen waren, ihre Dienste treu und zuverlässig versehen und hat dabei, wie uns gewissenhaft angegeben wird, 22,640 Franken Reparaturkosten verursacht. Dann sieht man die gewaltigen gusseisernen ersten Stationskassen der Schweiz, deren eine mit ihren wechselvollen Blumenmustern ein wahres Kunstwerk ist und von der man, wie uns der Konservator des Museums erzählt, nur weiss, dass sie aus einer Rorschacher Werkstatt stammt.

In die Frühzeit der Eisenbahn führen auch die Fahrpläne, deren verblasste Farben Zeugnisse ihres ehrwürdigen Alters sind. Auf sanft grüner Tönung geben die «Vereinigten Schweizerbahnen» am 1. Juli 1858 kund, wann ihre Züge auf der Strecke Winterthur-Chur verkehren. Die Fahrt dauerte sieben Stunden. Die Einweihung der Strecke war — dem gleichfalls ausgestellten Festprogramm zufolge — ein gewaltiges Ereignis. Eine «fremde» Musik war engagiert, eine eigene Frauentribüne in Chur errichtet, während im dortigen Bahnhof ein grosses Gastmahl stattfand. Aber auch ein Plakat der «Schweizerischen Nordostbahn», das stolz auf die «directe Verbindung nach Wien» hinweist und zum Besuch der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 einlädt, ist interessant. Die Fahrt von Zürich begann morgens um 5 Uhr und die Globetrotter langten am andern Tag abends um 1/2 7 Uhr in der öster-

reichischen Hauptstadt an. Auf dem Fahrplan ist vorsorglich angegeben, wo jeweils die Uebernachtung stattfand. Die Preise waren nicht einmal hoch. Ein ermässigtetes Retourbillet Schnellzug I. Klasse kostete Fr. 153.40, in der II. Klasse Fr. 112.15, im Personenzug III. Klasse Fr. 66.70.

Dass sich nicht nur die Geschwindigkeiten unterdessen geändert haben, sondern auch der Komfort des Reisens, zeigt ein Querschnitt durch drei Coupés III. Klasse. Das Abteil im Jahre 1870: ein eiserner Kanonenofen steht in der Ecke, ein Petroleumlämpchen ist zwischen zwei Abteilen in die Wand eingelassen, über den engen Fenstern ist der Gepäckhalter angebracht, und ein Verbot, nämlich in den Wagen zu spucken, zierte die Wand. Im Jahre 1890 sind aus dem einen Verbot ihrer fünf geworden, dafür ist die Petrolfunzel der Gasbeleuchtung gewichen, und der eiserne Ofen von der unter der Bank liegenden Dampfheizung verdrängt worden. Im Abteil des Jahres 1930 endlich, das natürlich über elektrische Beleuchtung und elektrische Heizung verfügt, ist die unfreundlich-dunkle Färbung des Holzes einer hellern Tönung gewichen und die Fenster sind breit und licht geworden. Von den fünf Verböten sind nur noch zwei übriggeblieben, an Stelle der verschwundenen hängt die Photo einer freundlichen Schweizerlandschaft an der Wand. Wir wollen mit diesen Beispielen, die wahllos aus der Fülle genommen sind, nur zeigen, in welchem Geist das Museum gehalten ist. Dass daneben der Ingenieur, der Techniker, der Architekt in den Entwürfen, Modellen und Apparaten mehr sehen wird als der Laie, bedarf keiner Erwähnung. Aber ein Museum soll allen etwas bieten — und das erfüllt die Sammlung im Zürcher Güterbahnhof in reichem Masse. E. G.



Eine der prunkvollen alten Stationskassen