

Die älteste Bahnlinie = Vision du passé

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1947)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-777348>

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.

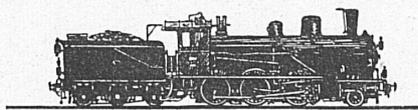
DIE ÄLTESTE BAHNLINIE



1893

Es war an einem hellen, klaren Herbsttag, als ich, auf der Suche nach der ersten schweizerischen Eisenbahnlinie, vom putzigen Bäderstädtchen, das eingeklemmt zwischen zwei Höhenzügen im Sonnenlichte blitzend dalag, gemächlich hinauswanderte gegen das alte Kloster, welches mich mit seinem Kuppeltürmchen keck anblickte, als wollte es mich auffordern, es zu besuchen und staunend vor seinem prächtigen Chorgestühl und seinen uralten bemalten Fensterscheiben zu stehen. Ich ließ das Gotteshaus

Die Straße der ersten Eisenbahn



1896

jedoch zur Seite und gelangte auf einem schmalen, von Gebüsch umrankten Fußpfad zur alten Strecke. Ich setzte meinen Fuß auf eine ebene Fläche, die als grünes Wiesenband geradewegs auf das Klösterlein hinzielte. Das war die Straße der ersten Eisenbahn! Sie führte in großem Bogen, sich stets an den nahen Fluß haltend, um die Klostergebäude herum und vermied so eine Überbrückung des im tiefen Tobel rauschenden Wassers; diesen Vorzug bezahlte sie allerdings mit dem Nachteil einer längern Streckenführung, eines Umwegs. Später, als man Brücken so gut zu bauen wußte wie Dämme auf festem Land, hatte man der alten, ehrwürdigen Strecke kurzerhand den Rücken gekehrt und auf hochragenden Viadukten zweimal den Strom überquert. Ruhig und langsam spazierte ich auf der Wiesenfläche, dieweil die Sonne warm herniederschien und ein sanfter Wind die schon gelben und roten Blätter der Bäume bewegte. Das ebene Gelände, auf welchem einst die Züge fuhren, war mancherorts mit kleinen Steinmüerchen eingefafßt; bald führte es auf einem Damme über eine Bodenmulde hinweg, bald war es in eine Erderhöhung eingegraben. Nach einer Strecke Wegs überdeckte gar ein Wald das einstige Bahntracé. Die hohen Baumkronen warfen ihren Schatten auf die Linie, und manche welken Blätter lagen auf dem Boden. Nicht wenige Bäume waren mitten auf der Bahn gewachsen und ragten jetzt so majestätischen Himmel, als wurzelten sie seit Jahrhunderten hier. Nicht lange ging's indessen, und ich trat wiederum aus dem Gehölz und

befand mich in einer prächtigen Parklandschaft, just gegenüber dem turmbewehrten Kloster. Ich setzte mich auf das Mauerlein, welches auch hier die Bahnlinie einrahmte, und ruhte mich aus, vom Hauch des Herbstes mild berührt.

Zu jener Stunde habe ich plötzlich die Bahnlinie sprechen hören. Tatsächlich, zum erstenmal sprechen hören! Aus jedem Stein der Böschung, aus jedem Strauch wisperten die gleichen Töne; mit weicher Stimme plauderte die Veteranin aus ihrer Vergangenheit. Sie erzählte, wie sie geplant worden war, wie die Geometer, die mit dem Meßrohr das Land absteckten, von den konservativen Bauern mit Steinen beworfen wurden. Sie sprach vom Bau, wie unzählige Arbeiter das Land planierten und die Schienen, die ersten in der Schweiz — von den paar Metern einer französischen Bahn auf eidgenössischem Boden abgesehen — legten; sie stellte die Eröffnungsfeier dar, als der erste Zug mit bekränzter Lokomotive mit sich führte ins alte Landvogteistädtlein. Sie erzählte von den Schwierigkeiten, die im Winter jeweils geherrscht, wenn die Züglein bei Schneefall oft steckenblieben und mit großer Mühe wieder aus den weißen Massen befreit werden mußten. Sie sprach noch von manchen ernsten und ergötzlichen Dingen aus der guten, alten Zeit der ersten Eisenbahnen, auch erzählte sie mir traurig von der letzten Fahrt eines Zuges über sie, die in Pension gehende Bahnlinie, während drüben auf der neuen stählernen Brücke das Volk versammelt war, um die erste Lokomotive durchfahren zu sehen. Als sie mir dies erklärte, da war es mir, als hörte ich sie seufzen, ganz leise, aber doch tief und sehr traurig.

Der Dampfzug

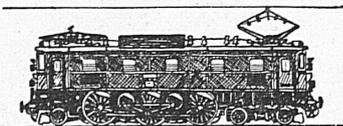
Nachdenklich sann ich eine Weile über die Geschichte der alten Freundin. Da hörte ich plötzlich einen schwachen, dumpfen Pfiff aus der Ferne und gleichzeitig ein Pusten, wie wenn eine alte Dampflokomo-



1907

tive daherkäme. Zu meinem Erstaunen war der Bahnkörper auf einmal wieder mit Schienen belegt, die in der Sonne hell glitzerten. Richtig: Hinter dem Kloster wurde eine lange, weiße Rauchwolke sichtbar. Tatsächlich, sie schickte mir einen Zug, die alte Eisenbahnstrecke! In einer Geleisebiegung erschien der glänzend schwarze Kessel einer Maschine, gefolgt von der Reihe der Wagen. Mächtig schnaufend und dampfend kam das Züglein näher, und

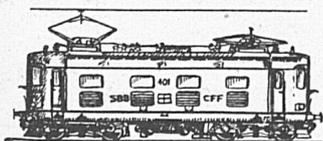
VISION DU PASSÉ



1924

Par une belle journée d'automne, je décidai d'aller à la recherche de la première ligne de chemin de fer suisse. Parti de la coquette station thermale qui en fut jadis le terminus, je rencontrai sur mon chemin un vieux couvent qui, avec son clocheton, semblait me regarder effrontément, comme s'il voulait m'inviter à le visiter, pour que je puisse m'extasier devant son splendide chœur et ses antiques vitraux. Mais je poursuivis ma route et j'arrivai bientôt, par un sentier bordé de buissons, devant une bande de terrain plane, recouverte d'herbe tendre et qui s'étendait en droite ligne en direction du vieux couvent. C'était la route qu'empruntait autrefois l'ancêtre de nos lignes de chemin de fer! Elle décrivait alors, en longeant constamment le fleuve situé à proximité, de larges courbes autour du couvent, évitant ainsi de traverser le cours d'eau tumultueux, avantage qui était toutefois compensé par un inconvénient : celui de faire un grand détour. Par la suite, lorsqu'on fut en mesure de construire des ponts assez solides, l'ancien tracé fut abandonné au profit d'un autre, beaucoup plus rationnel, permettant à la voie ferrée de franchir le fleuve par deux fois, au moyen de viaducs haut perchés.

Lentement et tranquillement, je me promenai le long de la voie désaffectée, cependant que le soleil répandait une douce chaleur et qu'une légère brise faisait trembler les feuilles, déjà jaunies, des arbres d'alentour. Ici et là, la bande de terrain sur laquelle les trains circulaient jadis était bordée de petits murs de pierre. A un certain endroit, elle était même recouverte par la forêt. Les hautes frondaisons jetaient leur ombre sur la ligne abandonnée et le soleil était jonché de feuilles mortes. Plusieurs arbres avaient poussé en plein milieu, lançant leurs branches vers le ciel avec une telle majesté qu'on aurait pu croire qu'ils étaient là depuis des siècles. Mais je sortis bientôt du bois et je me trouvai devant un superbe paysage de champs et de prés, juste en face du vieux couvent. Je m'assis sur un

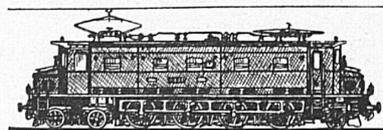


1946

La voie de l'ancêtre

pan de mur doré par le soleil et là, sous la caresse de la brise d'automne, je m'assoupis doucement...

Alors, dans cet état de demi-somnolence si propice aux évasions hors de la réalité, et probablement sous l'influence de tout ce que j'avais lu et entendu à ce sujet, je me mis à évoquer l'histoire de l'ancêtre de nos lignes de chemin de fer. Je songeai aux mille difficultés rencontrées par ceux qui l'avaient projeté. Tout d'abord, les géomètres occupés à faire des relevés du ter-



1927

Le «cheval à vapeur»

rain avaient été bombardés de pierres par les paysans, qui, conservateurs par définition, ne voulaient pas entendre parler de cette nouvelle invention, quasi diabolique à leurs yeux. Malgré cela, d'innombrables ouvriers se mirent bientôt à aplanir le terrain avec les moyens assez rudimentaires de l'époque, puis à placer les rails, les premiers qui eussent jamais été posés en Suisse — exception faite des quelques mètres de voie ferrée constituant, sur territoire helvétique, le prolongement d'une ligne française. Enfin, ce fut la cérémonie d'inauguration, au cours de laquelle le premier train, avec sa locomotive ornée de drapeaux et de guirlandes, conduisit jusqu'à la petite ville argovienne les hôtes d'honneur et les membres du gouvernement. J'évoquai ensuite les ennuis qui survenaient chaque hiver lorsque les trains restaient bloqués par la neige — cela arrivait souvent — et qu'on éprouvait toutes les peines du monde à les dégager. Je songeai aussi aux mille petits incidents, tantôt sérieux tantôt amusants, qui marquèrent les débuts du chemin de fer dans notre pays. J'imaginai enfin le passage du dernier train sur la ligne condamnée à la désaffectation, alors qu'un peu plus loin la foule était rassemblée sur le nouveau pont de fer pour voir traverser la première locomotive.

Mais soudain, emporté par mon rêve, j'entendis distinctement un sifflement lointain, suivi bientôt du bruit si caractéristique que font les vieilles locomotives à vapeur. A ma grande stupéfaction, je m'aperçus que la voie désaffectée avait de nouveau des rails qui scintillaient au soleil. Et là-bas, derrière le couvent, un long panache de fumée blanche montait vers le ciel. Pas d'erreur possible, un train s'approchait de moi! Quelques secondes s'écoulèrent, et je vis déboucher une machine à la chaudière

sachte erzitterten die Schienen. Wie zum Grusse zog der Lokomotivführer am Pfeifenhebel; schauerlich und dumpf tönte das Signal durch das weite Tal und widerhallte, von den Höhen zurückgeworfen. Die Maschine rumpelte an mir vorbei. Der Boden schien zu schwanken, und eine Wolke weißen, warmen Dampfes flog mir, von den Zylindern ausgestoßen, ins Gesicht. Durch die Lücken, welche die mich einhüllenden Schwaden freiließen, konnte ich einige Teile der Lokomotive sehen, die schwingenden Kuppelstangen, die ansehnlichen Triebräder und den mit Holz verschalteten Kessel, auf dem eine verzierte Messingtafel mit dem eingegossenen Namen « RHEIN » angebracht war. Mitten in der Wolke des ausgespienen Rauches und Dampfes bemerkte ich die Besatzung der Maschine, den Führer und den Heizer. Dieser hielt gerade die Feuertüre ein wenig geöffnet, um mit einer Schaufel voll Kohlen die Glut zu nähren, während jener würdevoll die vielen Hebel drehte und so seine Maschine leitete. Aus dem Loch, in welches eben die Kohlen geworfen wurden, drang ein feuriger Schein und beleuchtete die Dampfmassen, so daß sie eigentümlich rot erstrahlten.

Hinter der Lokomotive rumpelte der Tender daher; auf ihm war die Zahl 3 angebracht, wahrscheinlich die Nummer der Maschine. Und nun folgten die Wagen, die im Takte schaukelten und dabei ein ächzendes Geräusch von sich gaben. Fast alle Fenster waren geöffnet; bepuderte Frauen in weiten Krinolinen und Herren in engen Beinkleidern und grauen Zylinderhüten beschauten die Landschaft. Sie alle fuhren zur Bäderstadt, um dort zu lustwandeln oder in einem Gasthofe abzustiegen, damit sie ungestört die Heilkraft des schwefeligen warmen Wassers genießen könnten. Einige mochten auch auf dem Endbahnhof die gelben, mit vielen muntern Rossen bespannten Postwagen besteigen, um nach Basel, Bern oder gar ins Ausland weiterzufahren. Den Schluß der Reihe bildete der Gepäckwagen. Auf seinem Dache saß ein Bremser an einer Spindel und winkte mir zu. Er fühlte sich in seiner Aufgabe, bei einem Reißen der Kupplungen sofort zu bremsen und den hintern Zugteil vor Schaden zu bewahren, durchaus als die wichtigste Persönlichkeit des ganzen Beamtenstabes, der den Zug begleitete. Schwankend hing an der Rückwand des Fourgons eine rote Laterne. Sie war zwar nicht beleuchtet, sah aber in ihrer imposanten Größe und ihrem blechernen Glanze recht festlich aus.

Der Zug war vorübergefahren. Langsam verebbte das Geräusch der rollenden Räder, und die Dampfwolke, die über der Bahnlinie schwebte, verzog sich allmählich in die Höhe und löste sich endlich ganz auf. Von weit her war noch ein Pfiff zu hören; er war das letzte Zeichen, das die Durchfahrt des Zuges andeutete.

Und seltsam: als ich näher hinschaute, waren plötzlich auch die Schienen, die Schwellen und die darunterliegenden Steine verschwunden. Ode dehnte sich die Bahnlinsen-Veteranin als gerades, ebenes Wiesenband. Als hätte ich einen Schatz verloren, erhob ich mich von meinem Platz auf der Böschungsmauer und wanderte weiter auf dem flachen Trasse. Vom nächsten Baum herunter hörte ich die Zweige leise kichern und sich wispernd über mich lustig machen. Hatten sie wohl das Vorüberziehen der alten Eisenbahn nicht bemerkt?

d'un noir brillant remorquant quelques wagons brimbalants. Soufflant et fumant abondamment, le petit train archaïque et touchant passa devant moi. Comme s'il voulait me saluer, le conducteur de la locomotive tira le levier du sifflet; il en résulta un bruit strident dont les échos se prolongèrent dans la vallée. Le sol trembla et, s'échappant des cylindres, un jet de vapeur chaude vint me frapper au visage. A travers la fumée qui m'enveloppait, je pus apercevoir quelques parties de la locomotive, notamment ses bielles au mouvement régulier, ses roues aux dimensions respectables, puis sa chaudière entourée de bois et sur laquelle se détachait une plaque de laiton portant l'inscription « RHEIN ». J'aperçus aussi le conducteur et le chauffeur. Ce dernier était justement en train d'enfourner du charbon, tandis que le mécanicien maniait avec la plus grande dignité les leviers de commande. Et les lueurs d'incendie s'échappant du foyer donnaient une couleur étrange aux nuages de fumée.

Derrière la locomotive, le tender cahotait à qui mieux mieux; il était muni du chiffre 3, probablement le numéro de la machine. Et puis venaient les wagons, qui ballottaient et grinçaient en cadence. Presque toutes les portières étaient ouvertes; des dames poudrées, vêtues d'amples crinolines, et des messieurs portant culotte collante et tube gris contemplaient le paysage. Tout ce monde se rendait dans la petite station thermale, soit pour faire une excursion, soit pour y séjourner afin de profiter des vertus curatives d'une eau sulfureuse et tiède. Peut-être aussi que quelques voyageurs, une fois arrivés à destination, monteraient dans une diligence attelée de nombreux chevaux pour poursuivre leur route en direction de Bâle ou de Berne, voire même pour se rendre à l'étranger.

Le fourgon des bagages, placé en queue du convoi, attira tout particulièrement mon attention. Sur le toit, assis devant une manivelle, se trouvait un homme qui me fit un grand signe de la main. Chargé de freiner immédiatement en cas de rupture d'accouplage, cela pour empêcher que la partie postérieure du convoi ne subisse des dégâts, il paraissait se considérer, en raison des délicates fonctions qui lui étaient dévolues, comme le personnage de loin le plus important de tous les cheminots accompagnant le train. Suspendue à l'arrière du fourgon, une lanterne rouge se balançait gentiment. Bien qu'elle ne fût pas allumée, ses dimensions imposantes et ses reflets métalliques lui donnaient grande allure.

Le train avait passé. Lentement, le bruit des roues s'affaiblit et le nuage de vapeur qui recouvrait la ligne se dissipa dans l'espace. J'entendis encore un coup de sifflet, mais très faible et très lointain...

C'est alors que je me réveillai — car j'avais bel et bien dormi. En me frottant les yeux, je regardai devant moi et fus tout surpris de constater que les rails, les traverses et le ballast avaient disparu. La voie désaffectée déroulait de nouveau son ruban d'herbe droit et plat. Alors, je me levai et, dans le bruissement des branches bercées par le vent, je pris le chemin du retour en suivant la route qu'emprunta jadis l'ancêtre des chemins de fer suisses.

Gotthardschnellzug am Urnersee zwischen Flüelen und Sisikon.

L'express du Gothard entre Flüelen et Sisikon, au bord du lac d'Uri.



