

Aus früher Eisenbahnzeit

Autor(en): **Schumacher, Hans**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **48 (1975)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773518>

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.

AUS FRÜHER EISENBAHNZEIT

Im Jahr 1825, zu einer Zeit, da man in England mit ersten Zugskompositionen Städte zu verbinden begann (Darlington–Stockton), schrieb *Goethe* an den Freund und Musiker Zelter: «Reichtum und Schnelligkeit ist, was die Welt bewundert und wonach jeder strebt; Eisenbahnen, Schnellposten, Dampfschiffe und alle möglichen Fazilitäten der Kommunikation sind es, worauf die gebildete Welt ausgeht, sich zu überbieten, zu überbilden und dadurch in der Mittelmässigkeit zu verharren.»

Eine erstaunlich modern anmutende Kritik; erstaunlich auch, wie schnell *Goethe* Kunde von der erst in den Anfängen steckenden Eisenbahn bekommen und ihren Stellenwert im zivilisatorischen Bereich erkannt hatte. Hätte er drei Jahre länger gelebt, wäre ihm bestimmt die Eröffnung der ersten Bahnverbindung in Deutschland, die zwischen Nürnberg und Fürth Ende 1835, nicht entgangen.

Auch *Jeremias Gotthelf* hatte gegenüber dem verkehrstechnischen Fortschritt seine Bedenken. In der Erzählung «Der Mordiofuhrmann», die im «Neuen Berner Kalender» für das Jahr 1840 erschien, wird vom Teufel berichtet, der, wenn ihm «der Bauteufel in den Leib» schieße, nicht nur Pferdeschinder für seine Zwecke einspanne, sondern dafür auch «Eisenbahnen haben» wolle «von einem Schwefelkessel zum andern nicht bloss, sondern von jeder schlechten Kneipe bis zum Tor der Hölle».

Die Eisenbahn also ein Teufelsding. Sie war es damals für viele. Ein Jahr nach *Gotthelfs* versteckter Warnung benützte *Adalbert Stifter* dieses neue Verkehrsmittel und schrieb – der Maler im Dichter kommt deutlich zum Ausdruck – begeistert an seine Frau: «Bei der Nacht ist so ein Eisenbahnzug eine wahrhaft erhabene Erscheinung. Zwischen den Wagen sind immer zwei Lampen angezündet, die ihr Licht auf die Personen hereinwerfen, gegen die Seiten der Bahn aber nach auswärts haben sie rotes Glas, so dass es für die Zuschauer aussieht, als flögen lauter Karfunkel vorüber; die Rauchsäule ist in der Nacht auch feuerrot, und ein Strom unzähliger Funken wallt durch die Luft, was besonders schön und schauerlich war, da uns gerade im Tunnel bei Baden ein Train begegnete, so dass, als beide aneinander vorüber flogen, die ganze Höhle mit Flammen und Donner angefüllt war.»

Beim erwähnten Baden handelt es sich natürlich um das bei Wien. Baden bei Zürich wurde erst sechs Jahre später Endstation der von Zürich ausgehenden Spanisch-Brötli-Bahn, deren Probefahrt am 6. Mai 1847 stattfand; «es war die (Aare), welche mit Tender und Wagen erst langsam die Geleise des Bahnhofs durchzog, dann über die neue Sihlbrücke ging

und mit wachsender Geschwindigkeit das Sihlfeld durchlief.»

Ob *Gottfried Keller* der Eröffnung dieser ersten Eisenbahnstrecke in der Schweiz beigewohnt hat, ist nicht bekannt. Bekanntschaft mit der Bahn aber hatte er schon Jahre früher gemacht. In Deutschland. Im Frühling 1841 gab er mit andern zusammen einem von München nach Zürich reisenden Freund bis Augsburg auf der soeben eröffneten Eisenbahn das Geleit und geriet dann dabei in eine arge Festerei.

In der ersten Fassung des «Grünen Heinrich» kommt er auf den «Dampfwagen» zu sprechen, als der Held des Romans sich zu Fuss von der «Kunststadt» aus auf den Heimweg macht: «Bald stiess er in der Dunkelheit auf den Eisenbahndamm, welcher die Landstrasse durchschneidet; ein später Zug brauste vorüber, der in fliegender Eile an das gleiche Ziel führte, welches Heinrich zu erreichen strebte, und wehmütig sah er die dröhnende Wagenburg in der nächtlichen Ferne verschwinden.» Später, nach dem Aufenthalt auf dem «Grafenschloss», ist es dann der Grüne Heinrich selbst, der in einer solchen Wagenburg mitfährt: «Denn einige Bruchstücke von Eisenstrassen des obern Deutschlands hatten ihren ersten Zusammenhang erhalten, und ich konnte auf dem neuen Wege rascher die Schweizer Grenze erreichen, wenn auch nicht in gerader Richtung.»

Aber auch diesseits der Grenze wurde in zunehmendem Mass «das Ländchen überall von den Schienenwegen durchzogen», wie es im «Martin Salander» heisst, und obwohl sich dafür «die Gemeinden und der Staat ... überschuldet» hätten, würden (laut einer Briefstelle aus dem Jahr 1856) seine «Herren Landsleute, als ob sie nicht bereits Feste genug hätten, begierig den Anlass der Eisenbahneröffnungen» ergreifen, «um gleich ein grosses Volksfest daraus zu machen, wo viele Tausende zusammenkommen».

Für den ungehemmten Fortschrittsglauben, der sich im Verlaufe des letzten Jahrhunderts immer mehr breit machte, war die Eisenbahn das augenfälligste, das in eine glorreiche Zukunft hineinführende Vehikel. Der jungdeutsche Schriftsteller *Ernst Willkomm* («Zivilisationsnovellen», «Die Europamüden») triumphtierte: «Eisenbahnketten sind die Panzer der Freiheit», und der Dichterin *Ida Hahn-Hahn* blieb es vorbehalten, dasselbe auf komische Weise zu sagen, denn nach ihrer Ansicht «gruschten» die Fortschrittsideen auf der Eisenbahn.

Dass es gelte, die unaufhaltsame Eisenbahn in die menschliche Erlebniswelt einzubeziehen, davon sprach der amerikanische Essayist und Dichter *Ralph Waldo Emerson*: «Menschen, die

gerne Poesie lesen, finden, dass Fabrikstädte und Eisenbahnen die Poesie der Landschaft zerstören, denn diese Werke der Technik sind in ihrer Lektüre noch nicht geheiligt. Aber dem Dichter gelten sie in der grossen Ordnung nicht geringer als der Bienenstock oder das geometrische Netz der Spinne. Die Natur nimmt sie sehr schnell in ihren Lebenskreis auf, und den dahinbrausenden Zug liebt sie wie ihr eigen.»

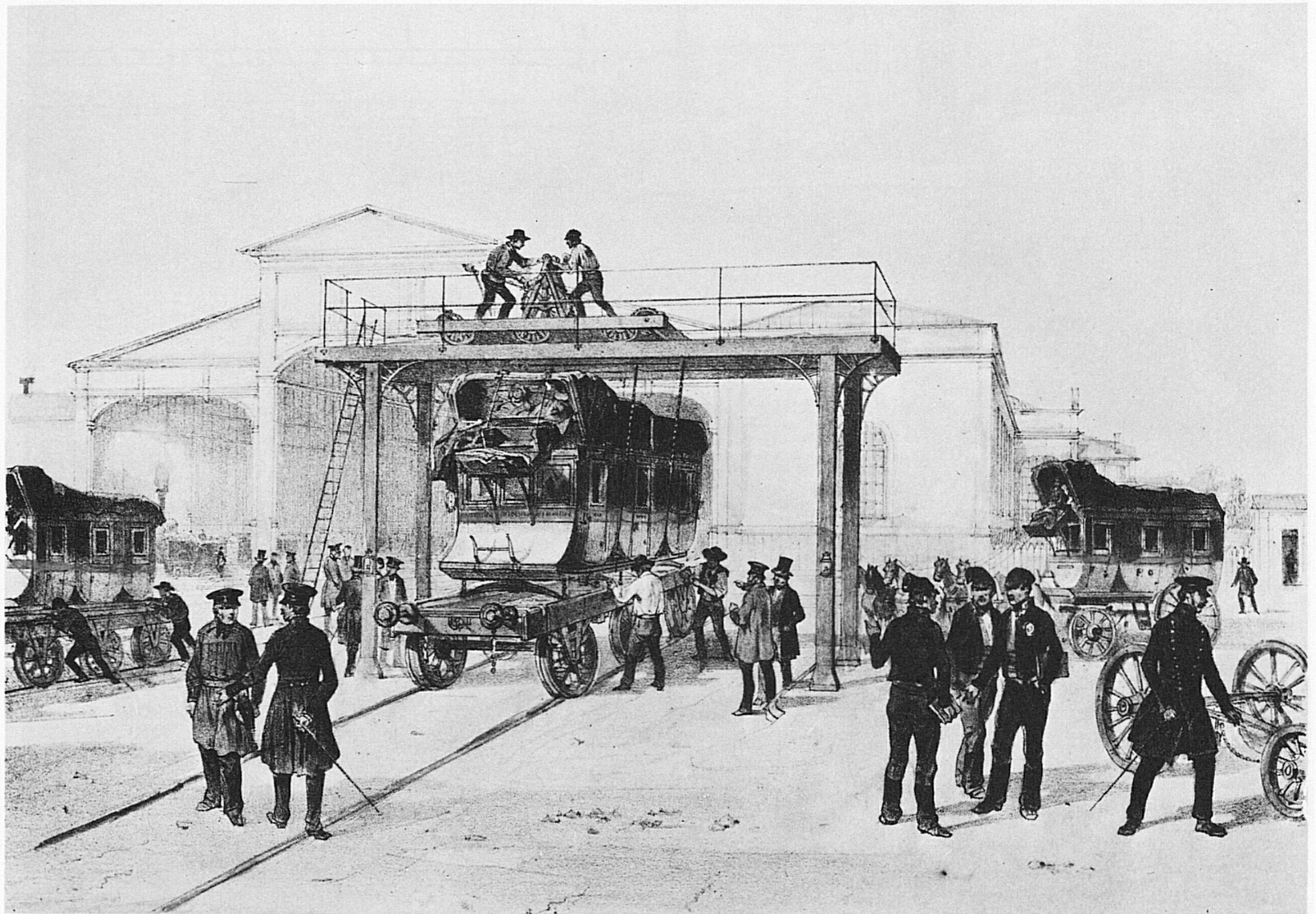
Auch *Gerhart Hauptmann* liebte einen Zug, wenn er «mit wehender Rauchfahne in verdoppelter Geschwindigkeit durch den Forst» brauste (so im «Bahnwärter Thiel»), und die Bahnhofatmosphäre regte ihn an: «Dieses immerwährende Schmettern der Eisenschienen, Zischen, Fauchen und Jagen der Dämpfe aus den Schloten und Ventilen dieser Eisenkolosse von Lokomotiven, das Schreien der Schaffner, Schlagen der Coupétüren, ohrenzerreissende Läuten der Perronglocke rissen mit sich fort und jagten die Trägheit aus dem Blut.»

Der Bahnhof ist in der Dichtung oft der klassische Ort des Abschieds. Für jene, die gehn; für jene, die zurückbleiben: «Ein schriller Pfiff, ein Zischen, ein Schnaufen und Schnauben, ein immer beschleunigteres Atemholen und Ächzen, und die Heimatstadt mit allem geistigen und körperlichen eisernen Bestand des Menschen, mit Lebendem und Totem, mit Vater und Mutter, Onkel und Tante, mit Freunden, Schulmeistern, guten und bösen Kneipgesellen, mit Kirche und Markt lag weit hinter mir» – so im «Stopfkuchen» von *Wilhelm Raabe*.

Eine ähnliche Situation kehrt wieder – über ein halbes Jahrhundert später – in *Heimato von Doderers* «Dämonen»: «Mit jener schleichen den Lautlosigkeit und Langsamkeit, mit der jeder Expresszug die Halle verlässt, um bald mit neunzig Stundenkilometern dahinzubrausen, glitt auch dieser hinaus und entzog uns rasch das Bild, welches vor uns in die Dunkelheit der Nacht zurückwich, während die geschwenkten Tüchlein zappelten wie Kohlweisslinge in der Luft über einem Beet.»

In *Theodor Fontanes* «Effi Briest» zeigt sich die andere Optik, jene von den Zurückbleibenden aus: «Der Bahnwärter stand schon da, die Fahne in der Hand. Und jetzt jagte der Zug über das Bahnhofsgeleise hin und im nächsten Augenblick an dem Häuschen und an dem Gartenstreifen vorüber. Effi war so erregt, dass sie nichts sah und nur dem letzten Wagen, auf dessen Höhe ein Bremser sass, ganz wie benommen nachblickte.»

Theodor Fontane äusserte sich einst gegen Ende des letzten Jahrhunderts über Poeten, die «die Eisenbahn besungen» haben. Die einen hätten in ihr «eine Manifestation des Zeitgeistes» gesehen, «der freiheitsbrausend vorwärts



Der Autoreisezug (siehe folgende Seiten) hat Vorläufer: schon um 1842 wurden in Paris Postkutschen auf Bahnwagen verladen (PTT-Museum, Bern)

Le train autos-couchettes (voir pages suivantes) a des antécédents: déjà en 1842, des diligences postales étaient chargées sur des wagons à la gare de Paris

Il treno per auto accompagnate (vedere le pagine che seguono) ha precursori: già verso il 1842 a Parigi furono caricate delle diligenze postali su delle carrozze ferroviarie

The "motorail", a train equipped for carrying passengers and cars, is not without its forerunners: as early as 1842 mail coaches were loaded on rail trucks in Paris

eilt). Ein anderer, Emanuel Geibel, habe im «Mythus vom Dampf» (so der Gedichttitel) «das starke Riesenkind», den «Titanen», eben den Dampf, «sich gegen das von den Menschen ihm auferlegte Joch sträuben und ihnen mit Untergang drohen» lassen. «Aber wie man auch das Thema fassen möge», fährt Fontane fort, man dürfe «es keinesfalls bloss senti-

mental und unter Anrufung der alten Postwagenpoesie betrachten», denn der «moderne Mensch» habe «hier die Pflicht, modern zu empfinden und den grossen Zusammenhang herauszufühlen, in den die Eisenbahn die Menschen» bringe.

Ein Wort, das nicht nur schon für die frühe Eisenbahnzeit zutraf, sondern so lange gültig

sein wird, als – nach *Gottfried Keller* – «Bahnzüge in der Ferne durch die Stille rollen und pfeifen» und «unten auf des Tales Eisensohle» in einer von Verkehrswegen durchschnittenen Welt «der Wagen lange Reihe» durch die «Zeitlandschaft» fährt (so der Gedichttitel) und die «hundert unruhvollen Herzen» ins Weite führt.
Hans Schumacher