

Denktafel für die Schweizerische Nordbahn : Plakatkunst in einem typographischen Unikat von 1846

Autor(en): **Weber, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift für schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte =
Revue suisse d'art et d'archéologie = Rivista svizzera d'arte e
d'archeologia = Journal of Swiss archeology and art history**

Band (Jahr): **57 (2000)**

Heft 2

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-169583>

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.

Denktafel für die Schweizerische Nordbahn

Plakatkunst in einem typographischen Unikat von 1846

von BRUNO WEBER

Willy Rotzler (1917–1994) zum Gedenken

Das Jahr 1846 ist von markanten Ereignissen geprägt. Man entdeckt im September Neptun, den achten Planeten. Pio Nono tritt im Juni sein Pontifikat an, das längste und eines der folgenreichsten der Papstgeschichte. Seit Januar herrscht Krieg zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Mexiko, New Mexico ist annektiert. Infolgedessen beginnt einerseits der Ingenieur Colt in Hartford, Conn. die Massenproduktion des nach ihm benannten Revolvers und wird andererseits die vom Zahnarzt Morton in Boston erstmals erprobte Äthernarkose in der Kriegschirurgie wirksam. In Irland grassieren die Kartoffelkrankheit, Hungersnot und Typhus, Frankreich bedrücken Korruptions-skandale und soziale Unruhen, Deutschland Wirtschaftskrisen und politische Erregung. Die Schweiz ist gefährdet, ihr Bestehen durch den Sonderbund ultramontaner Kantone von konfessioneller Spaltung bedroht. Zürich erhält sein Kunstgebäude im Stil eines venezianischen Palazzo (1910 für den Neubau der Universität abgebrochen). Bedeutende Erstdrucke kennzeichnen das literarische Geschehen: in Paris der naturalistische Roman «La cousine Bette» von Balzac, die bäuerliche Idylle «La mare au diable» von George Sand, die Buchausgabe der Novelle «Carmen» von Mérimée – in London «Vanity Fair» von Thackeray, «Typee» von Melville, sein Erstling, und «A book of nonsense» von Lear – in Boston «The cask of Amontillado» und «The philosophy of composition» von Poe – in St. Petersburg «Arme Leute» und «Der Doppelgänger», die ersten Romane von Dostojewski – in Heidelberg «Gedichte», die in Zürich gedruckte erste Buchpublikation von Keller.² An einem Novembertag speisen Eichendorff, Grillparzer und Stifter beim lyrischen Freiherrn von Zedlitz in Wien gemeinsam zu Mittag, ein merkwürdiges Dichtertreffen. Die Göltzschthalbrücke für die doppel-spurige Sächsische Staatseisenbahn, eine der grössten steinernen Bogenbrücken der Welt, ist bei Netzschkau im Bau; sie wird erst 1851 eingeweiht. Friedrich List, der Prophet der europäischen Eisenbahnverbindungen, hat sich das Leben genommen. In der Schweiz entsteht eine Eisenbahn.

Epochale Ereignisse werfen ungewöhnliche Schatten voraus, die vom eintreffenden Lichtstrahl des Geschehens überblendet werden; rückblickend erforscht man die Konturen der Vorboten. Ein sonderbares Wahrzeichen steht 1846 vor dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters in der Schweiz als Denktafel, welche kühne Eigenheiten der modernen Plakatkunst antizipiert: *Nachricht an das reiselustige Publikum* (Abb. 1).¹ Die führende Buchdruckerei

Orell, Füssli & Comp. in Zürich hat es im Auftrag der Schweizerischen Nordbahngesellschaft als Unikat hergestellt.² Dieses 1846 gegründete Aktienunternehmen baut eine Eisenbahn von Zürich nach Baden; die Fahrten sollen am 1. Mai 1847 beginnen, doch kann die Strecke erst am folgenden 7. August eröffnet werden.³ Die Denktafel, ein typographischer Einblattdruck im Format mittelgrosser Schriftplakate, wird in der Ersten Zürcherischen Industrie-Ausstellung vom 3. bis 31. August 1846 gezeigt.⁴ Sie proklamiert hier als exemplarisches Kunststück der Offizin eine Vision, die noch nicht bestehende Schweizerische Nordbahn, mit plakativen Mitteln in opulenter Farbigkeit, worauf sie in der Versenkung verschwindet.

Plakate enthalten optisch wahrnehmbare, meist lapidar formulierte allgemeingültige Bekanntmachungen irgendwelcher Art als demonstrativ akzentuierte Botschaft, welche zeitlich befristet in vervielfältigten Exemplaren durch Maueranschlag öffentlich zur Erscheinung kommt.⁵ So tritt 1886 das älteste Schweizer Bahnplakat, «Eisenbahn Wädenswil–Einsiedeln», mit einem Sommerfahrplan hervor.⁶ Die 1846 gezeigte singuläre *Nachricht an das reiselustige Publikum*, als Publikationsform ein Grenzfall, ist medienhistorisch kein Plakat. Was denn sonst, erhellt aus dem Ausstellungskatalog, in dem das Exponat als «Grosses Fahrtableau in 8 Farben» verzeichnet ist.⁷ Dieses Fahrtableau ist kein dürrer Fahr-Plan,⁸ sondern das Tafelbild einer festlich instrumentierten Verbalinformation, Tabula picta der sieghaften Abfahrt in eine bald wirkliche Phantasiwelt ferner geographischer Destinationen, staunenswürdiges Gemälde des europäisch orientierten Zürcher Liberalismus: Tableau!⁹ Es enthält ein allgemeinverständliches Bildsymbol, die rauchende Dampfmaschine auf Rädern, quasi das Pfeifsignal für freie Fahrt in die schönere Zukunft. Die umfangende *Nachricht* funktioniert in der Ausstellung vier Wochen lang prospektiv als vielversprechende Denktafel für die Schweizerische Nordbahn.¹⁰ Bei deren Eröffnung übers Jahr schon vergessen, doch in der Zukunftsbedeutung noch nicht überholt, kommt am Ausgang des 20. Jahrhunderts diese Denktafel retrospektiv als wegweisender Zeuge der Zeit wieder zum Vorschein.

Gestaltung der Botschaft

Der monumental gebaute Letternsatz ist ein typographischer Fanfarenstoss. Er enthält 28 auf Mitte geschlossene

Zeilen mit neun Akzidenzschriften verschiedener Formen und Grade, partiell in Versalien, ohne Kursive. Der Schriftspiegel in einem dem Quadrat angenäherten Hochformat, mit Einfassung 56,1×46,7 cm, ist vertikal in vier Teile gegliedert. Nach der Titelzeile und einer Ankündigung des Eröffnungsdatums 1. Mai 1847 belegt eine Exklamation die obere Tafelhälfte, das Wortbildzeichen «SCHWEIZERISCHE NORDBAHN in 30 Minuten von ZÜRICH NACH BADEN», bemannte Lokomotive eingeschlossen, ein Emblem der Glücksaussichten. Die andere Hälfte unterhalb des Fleurons in Form eines Dampfboots besteht aus dem vierzeiligen Mittelstück, das die Endziele im Netzwerk der europäischen Bahnen benennt, und einer abschliessenden «FAHRTEN-TABELLE» von siebzehn Zeilen – eingeschlossen eine kleinere Lokomotive für die Fahrt «in Einem Tag» nach Frankfurt am Main - über der zierlich umrandeten Kartusche des fiktiven Fahrplans, der sozusagen die im Futurum exactum fundierte Sockelzone des Denkmals darstellt. Eine doppelte Reihen-Einfassung mit ornamentiertem Palmettenfries und Rankenspitze erzeugt als wuchtiger Bildrahmen die Illusion von Goldglanz. Vier figürliche Eckvignetten in der Leiste, Dampfboot und Pferdekarran oben, Eisenbahn und Segelschiff unten, verkeilen den Rahmen um das buntgefügte Schriftbild.

Darin werden vier Schriftgattungen verwendet: Didot-Antiqua fett, halbfett oder schmal fett, Deutsch-Gotisch als verzierte breite Textura, Fraktur normal oder halbfett sowie zur Hauptsache fünf Arten Egyptienne, jeweils in Versalien, als Ornées ombrées in dekoriertes plastischer, serifenbetonter Linear-Antiqua, Grasses éclairées ombrées, schmal fette Ornées (Perspektivschrift), Egyptienne schmalmager und à filet, umstochen schmal fett, ferner schattierte Tuscan-Versalien mit gespaltene Schaftenden und Serifen. Die Lettern stammen wahrscheinlich aus der Schriftgiesserei des Zürcher Schriftschneiders Christian Friedrich Graberg.¹¹ Chromotypographisch treten acht Farben in Erscheinung: Schwarz, Zinnober, Malachitgrün, Berlinerblau und Ockerbronze für den Letternsatz, Ockerbronze und Rauchblau für die Bildsymbole, Malachitgrün für die Eckvignetten sowie Umbra und Karmin für die Einfassung.¹² Der absolut neuartige Farbenbuchdruck ist mit Lettern aus Schriftmetall, in den Bildteilen vermutlich mit galvanoplastischen Kupferstücken, von einer einzigen Druckform in einem Arbeitsgang hergestellt worden.¹³

Aufmerksame Betrachter können dem Fahrtableau inhaltlich folgendes entnehmen: dass die nahezu fünf Wegstunden von Zürich zum Thermalbad an der Limmat vom kommenden Frühjahr an sich zur halbständigen Bahnfahrt reduzieren, dass man via Zürich- und Walensee (wo seit 1835 und 1837 Kursschiffe verkehren) gleichentags nicht nur nach Chur und St. Gallen gelangen, sondern in Kürze einerseits mit Mailand, andererseits mit Nordeuropa von London bis St. Petersburg direkt verbunden sein wird, dass überdies, wie die dreisprachige «FAHRTEN-TABELLE» für den Geschäftsmann, Homme d'affaires und Businessman ausweist, ab Frühjahr 1848 die Metropole Frankfurt am Main – 1815–1866 Sitz der deutschen Bundesversammlung

– täglich innerhalb von sechzehn Stunden, später die Weltstadt Paris ebenfalls täglich greifbar heranrücken, wobei man die Zollgrenzen unbehelligt passieren wird. Alles utopische Perspektiven, schnörkellos formuliert in einer Schlagwortkaskade von bezwingender Sachlichkeit.

Von der massgebenden Leserschaft

Das angesprochene *reiselustige Publikum* ist in der ersten schweizerischen Landesausstellung noch nicht vorhanden. Der Euphemismus zielt auf einen härteren Kern, die Vertreter des fortschrittlichen Demimonde aus Politik, Handel und Gewerbe, in denen sich die Interessen für die Eisenbahn vor allem verkörpern. Unter diesen Besuchern, einer sehr beschränkten Öffentlichkeit, figuriert gewiss der grösste Teil jener hohen Herren, welche vom 6. Juli bis 12. September 1846 zur Tagsatzung in Zürich versammelt sind. Zwar lassen wegen der Jesuitenfrage die «überaus leidenschaftliche Sprache und grosse Bitterkeit» zwischen den radikalen und konservativen Parteien – hier schrankenloser Liberalismus, dort Front und Affront gegen Wertezersfall – «jeden Unbefangenen in naher Zukunft einen Ausbruch irgend welcher Art ahnen»: Der Sonderbundkrieg liegt nicht in der Luft, vielmehr in den Köpfen der politischen Entscheidungsträger. Dennoch dürfen gerade die nicht fortschrittlichen unter ihnen das Industrieangebot, welches Zürich ausbreitet, nicht ausser acht lassen.¹⁴

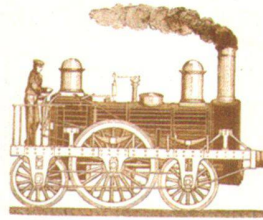
Die Zusammensetzung der Gesandtschaften ist hochkarätig. Führende Staatsmänner aus allen eidgenössischen Orten sind präsent: Landammann Josef Munzinger (SO), Staatssekretär und Grossrat Stefano Francini (TI), Staatsratspräsident Henri Druey (VD) sowie Landesstatthalter Oberst Friedrich Frey-Herosé (AG), der dem Ausschuss der Nordbahngesellschaft³ angehört,³² – alles Mitglieder des künftigen ersten Bundesrats von 1848. Abwesend ist nur scheinbar der künftige Bundespräsident Jonas Furrer,³¹ Anwalt in Winterthur, im Vorjahr Amtsbürgermeister und Tagsatzungspräsident, nach dem Sieg der Liberalradikalen bei den letzten Maiwahlen Präsident des Grossen Rats, Zürichs dominierende politische Persönlichkeit. Derzeitiger Tagsatzungspräsident ist als Amtsbürgermeister des Vororts der Arzt und glänzende Redner Ulrich Zehnder, ein Altgedienter der Regeneration von 1831. Die beiden anderen Zürcher, dieselben miteinander befreundeten Juristen wie im Vorjahr unter Furrer, sind Regierungsrat Johann Jakob Rüttimann, Privatdozent und nachmals Professor an beiden Zürcher Hochschulen sowie Ständerat, und Erziehungsrat Alfred Escher, nachmals erster Staatschreiber, Regierungsrat und Amtsbürgermeister, Grossratspräsident, Nationalrat und in fünf Jahren dessen Präsident, aufstrahlender Komet am Horizont jener Ära, die seinen Namen tragen wird.

Diesen Liberalen stehen die aristokratischen Vertreter der ultramontanen Sieben Kantone gegenüber, die Häu-

Nachricht an das reiselustige Publikum.

Fahrten-Tabelle vom 1. Mai 1847.

SCHWEIZERISCHE NORDBAHN



in 30 Minuten

VON

ZÜRICH NACH BADEN.



DAMPFSCHIFFE AUF DEM ZÜRICH- UND WALLEENSEE

in einem Tag von ZÜRICH nach CHUR, St. GALLEN etc.

Bei direkter Verbindung mit Mailand, sowie mit allen Städten am Rhein, Belgien, Holland und Frankreich; London, Hamburg, St. Petersburg u. s. w. sowohl durch Dampfschiffe als Eisenbahnen.

FAHRTEN-TABELLE

SCHWEIZER. NORDBAHN

vom 1. Mai 1846 bis auf weitere Anzeige

in Einem Tag

VON

ZÜRICH NACH FRANKFURT A./M.

(Die täglichen Fahrten nach PARIS etc. werden später bekannt gemacht.)

Avis important.	Wichtige Nachricht.	Important Advice.
En partant de Zurich à 5 heures du matin, on arrive:	Mer um 5 Uhr Morgens von Zürich abfährt, kommt an:	On leaving Zurich at 5 o'clock in the m. one arrives:
à Baden à 5 1/2 heures du matin.	in Baden um 5 1/2 Uhr Morgens.	at Baden at 5 1/2 o'clock in the morning.
„ Aarau „ 7 „ „ „	„ Aarau „ 7 „ „ „	„ Aarau „ 7 „ „ „
„ Bâle „ 10 „ „ „	„ Basel „ 10 „ „ „	„ Basle „ 10 „ „ „
„ Friburg „ 12 „ „ mid.	„ Freiburg „ 12 „ Mittag.	„ Friburg „ 12 „ „ mid-day.
„ Carlsruhe „ 3 „ „ soir.	„ Karlsruhe „ 3 „ Abend.	„ Carlsruh „ 3 „ „ evening.
„ Francfort „ 9 „ „ „	„ Frankfurt „ 9 „ „ „	„ Frankfurt „ 9 „ „ „

Alle Visitationen an den Gränz-Mauthämtern sind bei direkten Fahrten — aufgehoben.

Abb. 1 Denktafel für die Schweizerische Nordbahn. Einblattdruck, Blatt 72,4 × 55,2 cm. Unikat gedruckt von Orell, Füssli & Comp. in Zürich 1846. Zürich, Zentralbibliothek, Graphische Sammlung.

ter im Sonderbund: Landammann und Pannerherr Theodor Ab Yberg (SZ), Altlandammann und Landeshauptmann Anton Maria Schmid mit Altlandammann und Oberstlieutenant Vinzenz Müller (UR), Altlandammann Franz Joseph Hegglin (ZG), ein auch bahntechnisch interessierter Finanzpolitiker, ferner der einflussreiche Bundespräsident Remigius von Peterelli (GR), nachmals Kantonsrichter und Ständerat, sowie die beiden konservativ gesinnten Vertreter der eidgenössischen Kanzlei, Staatskanzler Josef Karl Franz Amrhyn und Staatsschreiber August von Gonzenbach. Zu diesen hochgebildeten Politikern gehören weiter Historiker und Publizisten von Rang, wie Johann Anton von Tillier (BE), nachmals Nationalrat, Emil Remigius Frey (BL), derzeit Obergerichtsvizepräsident, nachmals Nationalrat und Ständerat, Staatsrat Henri Florian Calame (NE) und Kassationsrichter Franz Xaver Rickenmann (SG), Kantonsrat und Stadtammann. Schwer gewichtig sind auch Carl Burckhardt (BS), Bürgermeister seit 1832, Regierungsrat Johann Georg Böschenstein (SH), ein Finanz- und Verkehrsexperte, und Bundeslandammann Johann Rudolf Brosi (GR), nachmals Ständerat und Bundesrichter.

Endlich drei Köpfe der ersten Garnitur, die im Bundesstaat zu den führenden Eisenbahnfachleuten gehören werden: der Ingenieur und Regierungsrat Carl Emanuel Müller (LU), Erbauer der Schöllenenstrasse und erster Wegbereiter der Gotthardbahn, nachmals Urner Baudirektor, Landesstatthalter, Landammann und Ständerat, der Landammann Gallus Jakob Baumgartner (SG), nachmals Direktor der Südostbahn, hervorragender Staatsmann und politischer Schriftsteller, und Kantonsrat Johann Konrad Kern (TG), Erziehungsratspräsident und nachmals Regierungsrat sowie Präsident der Thurgauischen Hypothekbank, Direktor der Nordostbahn, erster Bundesgerichtspräsident, Nationalrat, Schulratspräsident, Ständerat, zuletzt als bevollmächtigter Minister in Paris während eines Vierteljahrhunderts einer der bedeutendsten Schweizer Diplomaten seiner Zeit.

Diese Repräsentanten sind anvisiert. Viele werden die *Nachricht* im «Grossen Fahrtableau» gelesen, dabei freilich nicht alle implizierten Bedeutungen erkannt haben. Aber der volle Tenor und sein Farbenzauber in imposantem Format, auch das Bildsymbol der bemannten, in allen Details wirklichkeitstreuen Dampflokomotive werden als eigenbedeutsame Manifestation des Vororts Zürich haften geblieben sein. Denn die Staatsmänner sind Leute mit Sachverstand, eine Elite, welche die Botschaft würdigen kann, ja das einzige *Publikum*, für das die Denktafel bestimmt ist.

Personelle Hintergründe und kontinentale Aussichten

Hinter dem Unternehmen der Nordbahn stehen die Zürcher Staatsmacht und ihre geballten Finanzkräfte, allen voran die Promotoren der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft, welche von 1837 bis 1841 existiert hat. Diese plante

den Bau einer Eisenbahnlinie Zürich – Baden – Klingnau – Basel mit späteren Fortsetzungen Zürich – Chur und Zürich – Winterthur – Frauenfeld – Romanshorn.¹⁵ Der Bankier und Präsident der Handelskammer, alt Bürgermeister Hans Conrad von Muralt,¹⁶ gab 1836 den Anstoss, indem er den Regierungsrat ersuchte, diesen Bahnbau durch die «Möglichmachung der nötigen Vorarbeiten» aus den Mitteln des Industriefonds zu fördern, was günstig aufgenommen worden war.¹⁷ Muralt präsierte auch das fünfgliedrige Direktorium der Gesellschaft, wo ihm der Indiennefabrikant Melchior Esslinger¹⁸ als Aktuar zur Seite stand. Das Kontrollorgan mit 21 Politikern und Wirtschaftsleuten, der Ausschuss, wurde von Regierungs- und Staatsrat Eduard Sulzer,¹⁹ dem Präsidenten des kantonalen Finanzrats und engsten Mitarbeiter Muralts in der Handelskammer, präsiert. Hauptexperte war der Südtiroler Ingenieur Alois Negrelli, Erbauer der Münsterbrücke von 1836/38, nachmals Entwerfer des Kanals durch die Landenge von Suez.²⁰ Dieser hatte 1836 auf Wunsch der Handelskammer bahntechnische Studienreisen in Europa unternommen,²¹ die projektierten Strecken sowie die Splügenroute begutachtet und im Frühjahr 1838 «Vermessungen längs der Limmath und der Aare, bis nach Aarau, Behufs einer Eisenbahnverbindung mit dem Westen der Schweiz» durchgeführt.²² Infolge finanzieller Bedenken und politischer Widerstände vor allem aus Baselland war alles in der Planung steckengeblieben.

Die Schweizerische Nordbahngesellschaft, am 2. Juni 1845 gestiftet und formell am 16. März 1846 gegründet, baut nun tatsächlich eine Eisenbahn «von Zürich nach Basel, nebst Zweigbahn nach Aarau»,²³ die erste in der Schweiz, vorerst bis zum Nahziel Baden; sie wird 1853 mit der 1852 gegründeten Zürich-Bodenseebahn Alfred Eschers zur Schweizerischen Nordostbahngesellschaft fusionieren.³ Der Ideator und erste Stifter, der Seidenindustrielle Martin Escher, später Dampf-Escher genannt,²⁴ hat 1842 «die werthvollen Pläne der frühern Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft» (welche er seit 1840 als deren Ausschuss-Mitglied von innen kennt²⁵) mit Hilfe des Ausschuss-Präsidenten Sulzer¹⁹ angekauft; Sulzer vertritt die Regierung, die an der Kaufsumme mit drei Fünfteln beteiligt ist.²⁶ Die anderen vier Stifter sind ein Textilkaufmann, als vormaliger Aktuar im leitenden Ausschuss der Kaufmännischen Vorsteherschaft mit Escher seit langem verbunden, sowie drei Bankiers; deren Mitwirkung in den von Muralt präsierten Gremien sichern diesem weiterhin Einfluss.²⁷

Im fünfgliedrigen Direktorium der Nordbahngesellschaft ist nun der ehrgeizige Esslinger,¹⁸ jetzt Regierungsrat, neben dem umsichtigen Präsidenten Escher zur wichtigsten Figur aufgerückt.²⁸ Im elfgliedrigen Ausschuss unter dem Vorsitz des zähen Finanzexperten Sulzer¹⁹ sind aus dem früheren drei liberalkonservative Veteranen vertreten – neben den alt Bürgermeistern Muralt¹⁶ und Hess²⁹ der Tagblatt-Verleger Ulrich,³⁰ der die Drucksachen besorgt – und neu unter anderen Liberalradikalen zwei spätere Bundesräte, Bürgermeister und Grossratspräsident Furrer³¹

und Landammann Frey-Herosé³² von Aarau. So wirken von den Exponenten der Basel-Zürcher-Eisenbahn in der Direktion zwei, im Ausschuss fünf, insgesamt sieben bewährte unter sechzehn frischen Kräften, wobei Sulzer und Esslinger die Kontinuität verkörpern.

Die 23,157 km lange Strecke Zürich–Baden wird am 9. August 1847 in Betrieb genommen. Sie zielt als erstes Teilstück internationaler Linien in der englischen, auf dem Kontinent vorherrschenden Spurweite von 1435 mm (1886 als Normalspurweite festgelegt) in kontinentale Fernen. Die Bahn wird von Baden weiter der Limmat entlang linksufrig zum Flussübergang bei Turgi, nordwärts der Aare entlang rechtsufrig nach Koblenz und über den Rhein bis Waldshut führen.³³ Dort soll sie auf die rechtsrheinische, von der Badischen Staatsbahn in der Breitspur von 1600 mm geplante (erst 1855/56 in der Normalspur gebaute) Strecke nach Säckingen und Kleinbasel treffen, deren breitspurige Fortsetzung nach Freiburg, wo seit 1845 die Verbindung bis Mannheim besteht, schon im Bau ist.³⁴ Dieser Strang versteht sich laut Subskriptions-Einladung der Nordbahn vom 31. August 1845 als «Mittelglied eines umfassenden und grossartigen Eisenbahnverkehrs», nämlich die «zweckmässigste Verbindung der Häfen Hollands und Belgiens mit denjenigen des mittelländischen und adriatischen Meeres», demzufolge die «kürzeste zwischen England und Ostindien».³⁵ Damit realisiert man zugleich die Verknüpfung mit einem ersten grossen französischen Strang, der 1845 vollendeten doppelspurigen Elsässer-Eisenbahn Strassburg–Basel St. Johann.³⁶ Die weitergeführte «Zweigbahn» auf der nach Turgi über die Reuss geführten Strecke westwärts, der Aare entlang rechtsufrig über Brugg bis Aarau und ferner «gegen Bern und Genf», ist laut Subskriptions-Einladung dazu bestimmt, «den Grund zu einem allgemein schweizerischen Eisenbahnsysteme auf die geeignetste Weise zu legen».³⁵ An der konstituierenden ersten Generalversammlung der Schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 16. März 1846 versichert Martin Escher zweckoptimistisch, «dass die Eisenbahn in einem Jahr bis Baden und im zweiten Jahr bis Aarau und Koblenz beendet werde, natürlich unter Vorbehalt ganz unerwarteter Hindernisse».³⁷ Diese Worte liegen dem Tenor der Denktafel zugrunde.

Der Dampf-Escher führt sein Projekt mit Negrelli durch, dem grossen Ingenieur, der als Erfinder der Linie Zürich–Basel gilt, war er doch bereits 1835 «der Schöpfer dieses Entwurfes, wohl auch mit der Urheber dieses Gedankens».³⁸ Negrelli, seit 1840 Generalinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien, wirkt ausserdem seit 1845 bei der Schweizerischen Nordbahn als Ingenieur en chef «mit den ausgedehntesten Attributen».³⁹ Er ist unter den Zürcher Kaufleuten und Bankiers die einzige Persönlichkeit, welche das Unternehmen fachspezifisch verwirklichen kann, die umfangreichen Erdbewegungen beaufsichtigt, neuartige Kunstbauten ausarbeitet, Schienen und Rollmaterial von ausländischen Firmen beschafft; von ihm stammt auch der international anmutende Name «Schweizerische Nordbahn».⁴⁰

Eschers Propagandachef ist andererseits der «vielseitig gebildete»²⁸ Regierungsrat Esslinger,¹⁸ ein Mann des Fortschritts, der seine «gerechte Bewunderung» der Eisenbahn mit ihren «schnaubenden Ungeheuern, den Locomotiven», schon 1839 zum Ausdruck gebracht hat.⁴¹ Esslinger ist identisch mit jenem Funktionär, der als Präsident der Gewerbssektion im Rat des Innern das Gesuch des Gewerbsvereins des Bezirks Zürich vom 9. Januar 1846 um eine Defizitgarantie für die Industrie-Ausstellung positiv beantwortet hat und jetzt bei dieser die Behördendelegation anführt sowie das Preisgericht präsidiert.⁴² Somit kann ohne Zwang vermutet werden, dass dieser ungemein rührige Nordbahn-Direktor die wohl von ihm selbst formulierte Denktafel³⁵ bei Johannes Hagenbuch,² dem Seniorchef von Orell, Füssli & Comp., als «Grosses Fahrttableau» persönlich in Druck gegeben hat.⁴³

Fernziele im Fahrplan

Das Fahrttableau lügt auf Papier wie gedruckt, spricht aber dadurch wahr: Der Marktschrei ist seine Botschaft. Daher ist, was die *Nachricht an das reiselustige Publikum* mitteilt, einer Betrachtung wert. Das Emblem «SCHWEIZERISCHE NORDBAHN in 30 Minuten von ZÜRICH NACH BADEN» gibt wie die «FAHRTEN-TABELLE» für die Zeit eine stark abgerundete Zahl an. Bei der Eröffnungsfahrt am 7. August 1847 wird man die Strecke, welche der Eilwagen mit Pferdekraft in zweieinhalb, die Diligence in drei Stunden bewältigen,⁴⁴ unter Volldampf nonstop in 35 Minuten zurücklegen.⁴⁵ Fortan werden für die Distanz von hier nach dort in beiden Richtungen je vier Züge täglich bei Durchfahrt 38 Minuten, fahrplanmässig mit Halt an drei Stationen – Altstetten, Schlieren, Dietikon – 45 Minuten benötigen.⁴⁶ Demnach werden Schnellzüge auf der 23,157 km langen Strecke mit einer Stundenhöchstgeschwindigkeit von 36,55 km verkehren, was zeitgemäss erscheint.⁴⁷ Die 28 Minuten wird man in Schnellzügen von Zürich nach Baden mit Stundengeschwindigkeiten von 51,5 km erst 1856 erreichen.⁴⁸

Die für 1848 angekündigte sechzehnstündige Fahrt «in Einem Tag von ZÜRICH NACH FRANKFURT» extrapoliert kühn Deutschlands grossräumige Eisenbahnzustände, wo man im Zug seit 1841 von Dresden über Leipzig und Magdeburg nach Berlin, ab August 1846 von Frankfurt am Main bis Freiburg im Breisgau und am Ende dieses Jahrs von Hamburg nach Berlin reisen kann.⁴⁹ Allein die Strecke von Zürich nach Basel erfordert 1846 mit Pferdepst im Eilwagen via Brugg und Stein über den Bözberg einen Tag oder eine Nacht; die Nordbahn wird 1847 die zehn- bis elfstündige Fahrt um eine Stunde verkürzen.⁵⁰ 1846 braucht man für die Reise von Zürich nach Mannheim 26 Stunden, oder nach Mainz auf anderem Weg 27 Stunden, jeweils eine Nacht und einen ganzen Tag, und in Frankfurt kommt man mit Übernachtung anderntags an.⁵¹ Erst 1858 werden Züge der Centralbahn und Nordostbahn in Aarau konvergieren, 1873 durch die Basler Verbindung von der Centralbahn zur

Badischen Staatsbahn den Rhein überqueren und 1875 auf der Bözbergbahn Brugg–Pratteln von Zürich direkt nach Frankfurt verkehren, neunundzwanzig Jahre nach dem Postulat auf dem «Grossen Fahrttableau».⁵²

Hinter den Angaben «in einem Tag von ZÜRICH nach CHUR» und «Bei direkter Verbindung mit Mailand [...] sowohl durch Dampfschiffe als Eisenbahnen» steht wahrscheinlich das 1838 entworfene und 1842 publizierte Projekt von Richard La Nicca: Man sollte von Zürich zu Schiff seeaufwärts durch den Linthkanal nach Walenstadt, mit Pferdeisenbahn bis Chur und mit Pferdepost auf der Splügenstrasse nach Chiavenna, wieder mit Pferdeisenbahn bis Riva am Lago di Mezzola, zu Schiff nach Como und endlich mit Eisenbahn bis Mailand fahren können.⁵³ 1846 gelangt man mit Pferdepost in gut 40 bis gegen 50 Stunden von Zürich in die lombardische Metropole, bei Abfahrt morgens mit Übernachtung in Chur über den Splügenpass in zweieinhalb Tagen einschliesslich zwei Nächten, bei Abfahrt abends nach Luzern, mit Frühschiff nach Flüelen und über den St. Gotthardpass etwas kürzer in kaum zwei Tagen einschliesslich zwei Nächten.⁵⁴ Dreizehn Jahre später kann eine Verbindung dreier Bahnlinien von Zürich nach Chur kombiniert werden; die direkte linksufrige Zürichseestrecke der Nordostbahn wird erst 1875 eröffnet.⁵⁵

Die Denktafel orientiert über ein Angebot von Verbindungen, die schon tabellarisch absehbar sind. Wie unbequem und wie aufgerüttelt, mit wieviel Unterbrüchen man das Fernziel erreicht, steht nicht auf diesem Blatt. Eine allfällige Lücke im Netzwerk Europas tut nichts zur Sache, der Fahrplan ist unwiderruflich, man fährt im Zug der Zeit. Die *Nachricht an das reiselustige Publikum* wirbt um Vertrauen; man wird eingeladen, materiell und im Wertgefühl Kapital anzulegen. Der Werbetext ist Fiktion, doch klingt er sehr wahrscheinlich. Die Werbung lügt gut, wenn sie es wahrhaftig tut: Zukunft ragt mit Hoffnung immer in das Jetzt. Überdies erscheinen drei attributive Merkmale, welche den sachorientierten Plakatstil der Moderne – zumal die Schweizer Produktion mit ihrer pointierten, bedrängenden Klarheit – hochgradig auszeichnen werden, hier, im einsamen Vorläufer, zugleich gegenwärtig: der dynamisierte Schriftspiegel, die dingliche Präsenz und, als besonderer Glücksfall, das Wortbildkontinuum.

Der dynamisierte Schriftspiegel

Der Schriftspiegel des ringsum beschnittenen Einblattdrucks – 72,4×55,2 cm – beträgt mit Einfassung 56,1×46,7 cm. Er scheint somit im Normformat einer französischen Affiche d'intérieur, «le colombier» 80×60 cm, proportioniert zu sein; das imposante Schaustück entspricht auch in seiner Funktion der im Buchladen ausgehängten Verlagsreklame für Novitäten.⁵⁶ Sein auffallendes Wortbildzeichen im grössten Schriftgrad gleicht jenem Blickfang des zeitgenössischen deutschen Eisenbahn-Fahrplanplakats, dessen Titelzeile das Bildsymbol einer Lokomotive

überwölbt.⁵⁷ Das Exponat erinnert im typographischen Aufbau mit seinen auf Mitte geschlossenen Zeilen an die augenfälligen Programmanschläge des damaligen Zürcher Aktientheaters, zierlich eingefasste Schriftplakate in Fraktur.⁵⁸ Doch spricht es in Antiqua, in der lateinischen Würdeform des akademischen Diploms, wie es Gottfried Kellers Ehrendoktor-Urkunde von 1869 exemplarisch vertritt.⁵⁹

Der unbekannte Künstler-Typograph, der seine Denktafel im gehobenen Antiquaton der Gebildeten komponiert, ist gewiss derselbe, dem die Titelblätter der damals publizierten Tacitus-Ausgaben von Johann Caspar von Orelli,⁶⁰ mithin auch jene der beiden Zürcher Denkschriften zum Gutenberg-Jubiläum von 1840⁶¹ zu verdanken sind, Produkte von Orell, Füssli & Comp. mit Lettern von Graberg.¹¹ Was der Virtuose 1840 im Dreifarbendruck von Schwarz mit Rot und Blau, den alten Auszeichnungsfarben rubrizierter Handschriften, als Buchfassade zu den Briefen der Lady Jane Grey⁶¹ erprobt hat, steigert er im luxuriösen Achtfarbendruck zu monumentaler Form; der bunte Einblattdruck tritt in der Tat singular vor Augen. Das Farbenspiel muss in der Industrie-Ausstellung frappierend gewirkt haben, zumal die Gliederung nicht willkürlich anmutet. Hier manifestiert sich ästhetische Ordnung gegenüber jenem Wildwuchs der vulgären typographischen Strassenplakate in den Weltstädten, der «enormen Anschlagzettel» und «grossmächtigen Annoncen», wie sie Negrelli 1838 in Paris gesehen hat.⁶² Die Zürcher Gesellschaft zelebriert in klassizistisch gebändigter «Typographie expressive»⁶³ die hohe Kunst eines zeitgemässen Letternendrucks, um in das Hohelied vom Fortschritt einzustimmen.

Derselbe Schriftspiegel bloss in Schwarzdruck erschiene unruhig monoton, in der Typenvielfalt allzureich, in der Satzweise ohne Auszeichnung (weder gesperrt noch kursiv noch unterstrichen) regellos und schwankend. Der Buntdruck erst eröffnet eine neue Dimension, dynamisiert alle Teile der Komposition, gibt ihrem Ganzen die Harmonie, Struktur und Statur. Das Nonplusultra des farbigen Letternendrucks ist auch ein Vorausblick auf die noch nicht bestehende Nordbahn in ihrer körperhaften Erscheinung, glänzen doch in Stephenson's Tagen alle Eisenbahnwagen funktionsgerecht verschiedenfarbig, rauchen auch die Dampfrosse buntbemalt einher.⁶⁴ So widerhallt im zeitgenössischen Betrachter schon die polyphone Zukunftsmusik dessen, was wir heute Dampfromantik nennen.

Die moderne Plakatkunst erfindet für den mittels Farbe dynamisierten Schriftspiegel, der zugleich Bildfläche ist, noch einen zusätzlichen Reiz, die Asymmetrie; wenige Beispiele mögen genügen. «Basel Hotel Victoria National» von Niklaus Stoecklin 1930: gelbweisse Leuchtreklame blinkt in blauer Mondnacht.⁶⁵ «Völkerbundanleihe» von Julius Klinger 1923: blaue Weltkugel akzentuiert schwarze Steinschrift.⁶⁶ Dagegen «Die Weltwoche» von Herbert Leupin 1949: blauer Titel akzentuiert steil auf hellen Globus zum Ausrufzeichen im All.⁶⁷ «Niederländische Nyherheidstentoonstelling» von Cassandre 1928: Versalien in Backstein rot, ungegenständlich schwarz, stellen Gebau-

tes vor.⁶⁸ «Brak Bitter» von Otto Baumberger 1937: das Initial-B roter Versalien steht bildhaft in schwarzer Überpracht.⁶⁹ «Tanzstudio Wulff Basel» von Max Bill 1931: Schrift plakatiert rein bunt und schräg mit changierenden Zeilen.⁷⁰ «Oskar Schlemmer Les Noce Igor Strawinsky» von Bruno Monguzzi 1988: Buchstaben von grösster Vielfalt in Form und Farbe, tanzend im Design.⁷¹ *Nachricht an das reiselustige Publikum* von 1846, hinzugefügt als buchstäblicher Wiegendruck der Chromodynamik: eine typographische Armee verschiedenster Truppengattungen, bunt uniformiert in Reih und Glied, wird angeführt vom General in der Lokomotive.

Die dingliche Präsenz

Was die Denktafel alles ist: monumentaler Prospekt de luxe, artistische Novität à tirage unique, exklusiver Privatdruck du jour, bibliophiles Original par excellence, typographische Inkunabel à la merveille. Und ein weiteres: «Fahrtableau» mit Einschluss von drei dampfkraftigen, in Leserichtung nach rechts profilierten Bildsymbolen. Das kleinste im Zentrum ist erkennbar als «Republikaner» von 1839 oder «Linth-Escher» von 1837, eines der beiden von Escher, Wyss & Comp. gebauten Dampfboote, welche täglich den Zürichsee befahren;⁷² die Wasserstrassen von Zürich- und Walensee sind bereits Teilstücke der transalpinen Verbindung. Das untere Bildsymbol, die Lokomotive nach Frankfurt, ist eine Maschine der breitspurigen Badischen Staatsbahn, der dreiachsige 1A1-Dampfwagen «Löwe», gebaut von Sharp, Roberts & Co. in Manchester 1839/40; der über die Treibachse geschwungene Aussenrahmen ist sein Merkmal.⁷³ Dieser «Löwe» ziert von 1846 bis 1853 die Drucksachen und Anzeigen der Nordbahngesellschaft, soll daher auch hier als Kennzeichen dienen.⁷⁴

Zum Blickfang, der die Ornées ombrées der «NORDBAHN» aufsprengt und aus dem Schriftzug ein Sinnbild macht, dient ein kompaktes Lokomobil als einprägsames Modell auf Schienenstrang (Abb. 2). Die Gesellschaft hat im Frühjahr 1846 bei Emil Kessler in Karlsruhe, der führenden Lokomotivwerkstätte des Kontinents,⁷⁵ vier Maschinen bestellt: «Limmat» und «Aare», zwei dreiachsige 2A-Dampfwagen (1/3-gekuppelt), sowie «Reuss» und «Rhein», zwei vierachsige 2B-Dampfwagen (2/4-gekuppelt), alle mit zweiachsigem Schleptender.⁷⁶ Offensichtlich liegen von diesen keine Abbildungen vor, weshalb man aus der Not eine Tugend macht und auf die berühmte Patentee zurückgreift: Stephenson's massgebender «Patent locomotive steam engine», seit 1834 gebaut, ein dreiachsiger 1A1-Dampfwagen, dessen Konstruktion durch den fehlenden Spurkranz auf der treibenden Mittelachse gekennzeichnet ist.⁷⁷ Ein modifizierter Typ dieser erfolgreichsten Lokomotive der Epoche⁷⁸ verkehrt im Stundentakt auf der 1837 eröffneten vierspurigen Strecke von Paris Saint-Lazare nach Saint-Germain-en-Laye, der meistfrequentierten Frankreichs (19 km), deren Anlage kein anderer als Negrelli²⁰ «grandios» und «prunkvoll» genannt

hat.⁷⁹ Die Seitenansicht im Atlas von Armengaud 1839 veranschaulicht eine der sechs von Charles Tayleur & Co. in Warrington für Paris-Saint-Germain 1836 entworfenen Maschinen in Patentee-Bauart, mit Namen «Tayleur»;⁸⁰ die starre Horizontale des Aussenrahmens mit Achslagersymmetrie sowie vertikale Zwillingselemente – gleichartige Kupferblechkuppeln des Dampfdoms auf dem vorderen Langkesselschuss wie des Mannlochs auf dem Stehkessel – ergeben eine ausgewogene Umrissform (Abb. 3).⁸¹ Die Denktafel stellt in dieser nach Armengaud naturalistisch exakt, im Gegensinn und ohne Namen stilisierten «Tayleur» ihr Signet vor, Pictura im Lemma der Nordbahn:

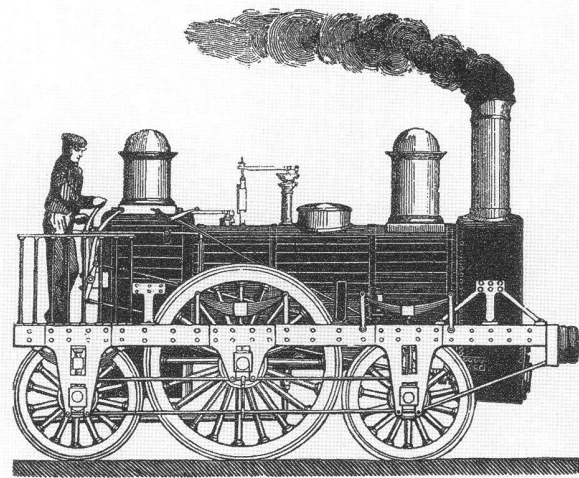


Abb. 2 Vergrößerung aus Abb. 1: Umzeichnung der Lokomotive «Tayleur» aus Armengaud 1839 (vgl. Abb. 3).

für den skeptischen Zeitgenossen mit beruhigend statischem Charakter, obzwar aus dem Schornstein rauchend, für den Kenner aber mit eklatantem Wirklichkeitsbezug, ja dinglicher Präsenz.

Die moderne Plakatkunst verfügt im Bildplakat noch über differenziertere Weisen des Naturalismus, dingliche Präsenz zu inszenieren und Illusion zu erzeugen; wenige Beispiele von drei Spielarten mögen genügen. Ein blendender Verismus beleuchtet vordergründige Gegenstände zauberhaft, heftig, unreal, transformiert sie zu synästhetischem Eigenleben: seidiger Faltenwurf des warmgefütterten Mantels «Marque PKZ» von Otto Baumberger 1923,⁸² kratzendes Rauschen einer strahlenden Schellackplatte «Pathé» von Cassandre 1932,⁸³ klinische Atmosphäre der farbigen Spiegelungen von blankem Glas, glänzender Tube und leuchtender Zahnbürste in «Zahnpaste Binaca» von Niklaus Stoeklin 1941.⁸⁴ Solitäre Gegenstände werden durch bedrohliche Nahsicht unmittelbar in den Blick

gerückt: Der Buchdruck der körperlich einstürzenden Letter «A» von Niklaus Stoecklin 1922,⁸⁵ die futuristische Vision einer stählernen Geschwindigkeit aus dem gebändigten Feuer des «London, Midland and Scottish Railway Bestway» 1928⁸⁶ oder das unentrinnbare Fernweh im gigantisch frontalen Schiffsbug «Normandie» 1935,⁸⁷ beides von Cassandre. Der blosser Name einer Marke oder Firma spricht: glühendes «Union»[-Brikett] von Fritz Bühler 1943,⁸⁸ narzisstische «Maya»[-Seife] von Herbert Leupin 1948,⁸⁹ vorschwebendes Beweisstück «Scherz»[-Buch] von Kurt Wirth 1976.⁹⁰ Und wiederum *Nachricht an das reiselustige Publikum* von 1846: die namenlose Patentee der Denktafel tritt als Beweisstück von dinglicher Präsenz nicht im stumpfen Schwarz von Rauch und Russ auf den Plan, vielmehr in Glanz und Glorie, mit Ockerbronze wie die Umbra der Einfassung eigentlich Gold bedeutend, gewiss der Inbegriff einer bewährten Maschine, die von verlässlicher Hand gesteuert wird.

Das Wortbildkontinuum

Die emblematische Lokomotive veranschaulicht im Wortbildzeichen die Abfahrt. Das Gewölbe «SCHWEIZERISCHE» ist unmissverständlich das Dach einer offenen Bahnhofshalle, in der die «NORDBAHN»-Komposition für die halbstündige Fahrt auf dem Schienenweg «VON ZÜRICH NACH BADEN» bereitsteht. Im Blickzentrum das bahnbrechende Dampfross, mit bronziertem, animalisch funkelndem Leib, dessen waagrecht abschweifende Rauchmähne schon die volle Fahrt anzeigt.

Zwei Jahre zuvor ist in London ein Gemälde ausgestellt worden, das die äusserste Konsequenz dieses faszinierenden Anblicks zum Gegenstand nimmt und entsprechend Furore gemacht hat. Der Betrachter befindet sich an dem 1838 eröffneten Teilstück London–Maidenhead von Brunels Great Western Railway, den der exzentrische Ingenieur in der Breitspur von sieben Fuss (2135 mm) gebaut hat; die Thames-Brücke von 39 m Spannweite östlich Maidenhead erscheint als Prunkstück.⁹¹ 1841 hat eine Versuchslokomotive hier die unglaubliche Spitzengeschwindigkeit von 90 Stundenmeilen (nahezu 145 km/h) erreicht; der Great Western Railway gilt «für das Vollenendetste und Glänzendste im Bereiche der Eisenbahn-Technik».⁹² Der Maler Turner übergoss nun das neblige Farbenchaos, wie es die späten Phantasmagorien seines Pinsels auszeichnet, unter dem Titel «Rain, Steam, and Speed – the Great Western Railway» mit einem goldenen Licht, worin die Bahn der Superlative auf ihrer Extremspur über die Brücke von Maidenhead mit unerhörten fünfzig Meilen tangential auf den Betrachter zurast:⁹³ «the world has never seen anything like this picture».⁹⁴ Der Blick ruht gebannt auf diesem dämonischen Antlitz der neuen Technik, welche mit Windstärke in das Reich der Elementarkräfte vorstösst.

Dagegen erblickt man auf der Denktafel von 1846 die gute alte Patentee im klassischen Profil, in unromantischer

Pose ruhend, gezähmt, vertrauenswürdig; das formklare Bildsymbol erscheint mit natürlicher Eleganz in die Buchstabenkonfiguration, welche die sensationelle Schlagzeile der *Nachricht an das reiselustige Publikum* darstellt, eingefügt. Insgesamt entfaltet sich dieses Wortbildzeichen im Buntdruck, der die Schauffläche überspannt, zum Wortbildkontinuum.

Die moderne Plakatkunst verschlüsselt in ihren Höchstleistungen eine verbale Botschaft zum Bild, worin sich das Wort als erklärender Bestandteil fügt. Aus der emblematischen Kongruenz von Bild und Wort – Begriff oder Slogan – ergibt sich ein Wortbildkontinuum oder Sinnbild, das wörtlich eingebildet und sinnlich gelesen werden kann; wenige Beispiele mögen genügen. «A trip to China Town» von den Beggarstaff Brothers 1895: nichts geht chinesischer als diese weisse Silhouette.⁹⁵ «Mary Wigman Tanz» von Laurent Friedrich Keller 1919: Hochsprung des Namens mit seiner schwarzen Verkörperung.⁹⁶ «Silvaplane» von Jacques Handschin 1934: der stille See als Wald- und Schriftspiegel zugleich.⁹⁷ «Swissair» von Herbert Leupin 1949: kristalline Struktur, Transparenz pur in Himmelblau schwebend – swiss air.⁹⁸ «Der Kluge reist im Zuge» von Hans Thöni 1958: fahrplanmässiger Zeitungsleser in der Polsterklasse.⁹⁹ «Bergluft macht schlank» von Philipp Giegel 1969: dunkle Giacometti-Figuren im Abstieg vor hellaufragender Felswand.¹⁰⁰ «Rolex Submariner» von Celestino Piatti 1974: nur diese leuchtende Armbanduhr schwimmt in der Tiefsee so wasserdicht wie ein Fisch im Wasser – «Phantastik des Bildgedankens».¹⁰¹ «Thelonious Monk» von Niklaus Troxler 1986: Leuchtbuchstaben umreissen das Profil des Jazzgenies.¹⁰² Endlich das unvergessliche Triumvirat von Cassandre, wo Schienen im Unendlichen konvergieren: «Nord Express» und «Etoile du Nord Pullman», beide 1927, «Chemin de Fer du Nord» 1929,¹⁰³ sowie sein Schiffsplakat «L'Atlantique» 1931 mit ragendem Bug, in dem sich der Ozean spiegelt als Bild im Bild.¹⁰⁴

Zurück zur *Nachricht an das reiselustige Publikum*, die sich selbst erklärt: Sie ist Vorschau, die Bahn fährt noch nicht. Umso auffallender und ganz ungewöhnlich ist, wie der Künstler das zentrale Bildsymbol, die umgezeichnete «Tayleur», bemannt. Der Lokomotivführer auf dem offenen Dampfswagen repräsentiert einerseits die denkende Hand: seine Linke am Regulator, seine Rechte am Schiebegriff, überblickt er verantwortungsvoll die Situation wie jener ideale Maschinist, der «sich mit seiner Locomotive so vertraut macht, als wenn sie ihm als Frau angetraut wäre».¹⁰⁵ Der technische Reiter verkörpert auf dem Dampfross die Ruhe selbst: «Eine einzige unbewachte Sekunde, und wir alle, die sich seinem Geschicke, seiner Kaltblütigkeit anvertrauen, sind verloren.»¹⁰⁶ Dieser besonnene Führer bringt nicht nur eine «besondere Befähigung und Kenntnisse» für den ganz neuen Beruf mit, sondern verfügt physisch und psychisch über eine charaktervolle «Persönlichkeit», was «die sicherste Gewähr für untadelhafte Pflichterfüllung darbieten muss».¹⁰⁷ Man darf sich diesen überlegenen Kämpfer an der Nordbahnfront im blauen

Rock mit orangefarbenen Aufschlägen und weissen Knöpfen, das Haupt unter blauer Schirmmütze mit Silberkordel und silberner Lokomotive, das heisst in militärisch adrettem Erscheinungsbild vorstellen.¹⁰⁸ Doch ist er zweifellos nicht identisch mit jenem Jakob Grob, Maschinenarbeiter bei Escher, Wyss & Comp. und nachmals Oberlokomotivführer der Nordostbahn, der sich am 25. Mai 1846 als erster Schweizer für die Ausbildung zum Lokomotivführer gemeldet hat und am 7. August 1847 die Eröffnungsfahrt von Zürich nach Baden leiten wird: Noch weiss er nichts von seinem Glück.¹⁰⁹

Der ungewöhnliche Mann im Führerstand personifiziert somit andererseits das handelnde Denken: Der Dampf-Escher führt, mit verlässlicher Hand am Regulator der Zeit, seine «SCHWEIZERISCHE NORDBAHN in 30 Minuten VON ZÜRICH NACH BADEN» – und weiter, wie der Name verkündet,⁴⁰ nach Norden, bis man «in Einem Tag VON ZÜRICH NACH FRANKFURT A/M» gelangt. Die Worte SCHWEIZERISCHE NORDBAHN BADEN korrelieren in der Nahfarbe Rot, NORDBAHN ZÜRICH FRANKFURT in der Fernfarbe Blau, was den Sinn der Denktafel zum Ausdruck bringt. Der Mann, der an den Schalthebeln der fahrbereiten Lokomotive steht, vergegenwärtigt also Herrn Direktor Martin Escher, den Ideator und Gründer dieser Eisenbahn.²⁴ Er ist am 23. März 1846, am Sechseläutenmontagabend in der Woche nach dem Gründungstag der Gesellschaft, vor seinem Wohnhaus, dem Kronentor am Neumarkt, als Unternehmer von vaterländischem Format geehrt worden: von einem «solennen Fackelzug» sämtlicher Zünfte, achthundert Fackelträgern grösstenteils in der Zunfttracht, mit Hörnerklang und bengalischem Feuer, vierstimmigen Chören und einer Festansprache von Stadtrat Oberstlieutenant Johann Georg Bürkli¹¹⁰ – «Sänger trugen zwei speziell für diesen Anlass gedichtete Lieder vor und ein silberner Becher mit der Widmung «Die Stadt Zürich Herrn Martin Escher» und den Emblemen der Münsterbrücke und des neuen Kornhauses [später Alte Tonhalle] wurde meinem Vater überreicht».¹¹¹ Wer sich solches gefallen lassen darf, kann coram publico Helvetiorum (cum grano salis) als Dampf-Escher in der Monumentalform einer Denktafel gewürdigt werden. Wie für die Formulierung der Botschaft³⁵ könnte der Urheber für die Bemannung der Lokomotive zum «Sinnbild des unaufhaltsamen Fortschritts»¹¹² Melchior Esslinger¹⁸ gewesen sein.

Warum die «Spanischbrötlibahn» so heisst

Die alten Spanischbrötchen sind Vierecke aus Blätterteig, mit viel, viel Butter zu hoch aufgetriebenen Kissen goldbraun gebacken, luftige Klumpen auf quadratischem Grundriss mit einer Seitenlänge von 8 cm.¹¹³ Ihre Form wird von David Herrliberger 1749, von David Hess 1818 im Bild überliefert.¹¹⁴ Die fetten, ofenwarm begehrten und schwerverdaulichen Leckerbissen sind in Baden, dem Tagungsort des Ancien Régime an der Limmat, spätestens vom 17. Jahrhundert an heimisch, werden als besondere

Spezialität nur da hergestellt und bleiben bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts en vogue; die Herkunft ihres Namens – in Baden heissen sie «Spanischbröddli»¹¹⁵ – ist nicht geklärt.¹¹⁶

Die ältere diesbezügliche Literatur weiss noch nichts vom Konnex zur bald nach der Entstehung längst verschwundenen Zürcher Nordbahn; ob die Zeitgenossen selbst ihn hergestellt und in welcher Bedeutung sie den

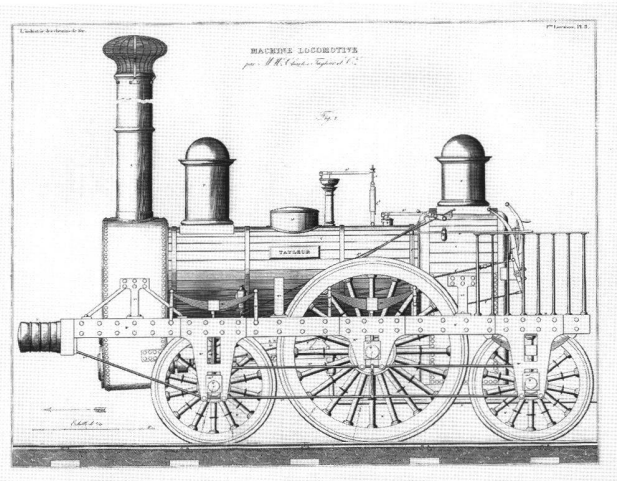


Abb. 3 Seitenansicht der Lokomotive «Tayleur» der 1837 eröffneten Eisenbahn von Paris nach Saint-Germain-en-Laye. Kupferstich von Émile Ollivier (1800–1864), publiziert von Armengaud Frères 1839 (vgl. Anm. 80). Zürich, Zentralbibliothek.

Ausdruck verstanden haben, weiss niemand.¹¹⁷ Frühester Beleg ist eine anonyme Eisenbahnschrift von 1874, in der «die Aktien dieser sogen. «Spanisch-Brötli-Bahn» erwähnt werden, die nach dem Sonderbundkrieg schon Ende 1847 «als nahezu werthloses Papier» gegolten haben.¹¹⁸ In einer 1897 zitierten Erinnerung an den fünfundzwanzigsten Jahrestag der Betriebsaufnahme, den 9. August 1872, ist von der «oft bespöttelten «Spanisch Bröddli-Bahn» die Rede.¹¹⁹ Im «Idiotikon» von 1901 ist «Spanisch-bröddli-Bahn» begrifflich als «Spottnamen der Eisenbahn von Baden nach Zürich» [sic] mit Provenienz Zürich Stadt nachgewiesen.¹²⁰ Danach herrscht Schweigen bis zur quasi kulinarischen Überraschung, welche der Eisenbahnhistoriker Oskar Welti 1946 aufgetischt hat. Das Dienstpersonal der besseren Zürcher Bürgerhäuser sei im 18. Jahrhundert frühmorgens (vielmehr mittenachts) zur Bäderstadt aufgebrochen, um nach zweimal vierstündigem gestrecktem Fussmarsch hin und zurück mit frischduftenden Spanischbrötli «gerade noch rechtzeitig zum Frühstück der Herrschaften» einzutreffen; seit 1847 sei das Gebäck aber «in den Frühzug der Nordbahn verfrachtet» (Baden ab 8.30, Zürich an 9.15 Uhr¹³²), daher «noch backwarm» in der Limmatstadt ange-

kommen, woraus «der Übername «Spanisch-Brötli-Bahn» sich ergeben habe.¹²¹ Dies hat man bis zum Überdross wiederholt. Selbst Otto Mittler spricht 1965 von der «Spanischbrötlibahn», welche «der Volksmund» so benannt, weil sie von den früheren «Laufboten» den «Zuträgerdienst» übernommen habe;¹²² der Spottname wird infolgedessen 1984 «liebervoll» und 1985 «sympathisch» genannt.¹²³

Weltis Mär vom ofenknu sprigen Frühstücksgebäck ist fast so schön wie Münchhausens Abenteuer¹²⁴ und Albertis Münzenwurf,¹²⁵ fabelhaft wie der Glaube, die Rebe aus Burgund sei vom edlen Duc de Rohan nach Graubünden gebracht worden,¹²⁶ wunderbar wie die Annahme, jener Wanderer, der das Himmelsgewölbe durchbricht, sei der mittelalterliche Mensch.¹²⁷ In ihr verewigt sich offensichtlich eine Reminiszenz aus Conrad Ferdinand Meyers Novelle «Der Schuss von der Kanzel» von 1878, wo dem nachmaligen General Werdmüller die historisch nicht belegten Umstände des plötzlichen Abschieds von seiner Frau und ihren fünf Kindern anno 1642 angedichtet werden: «Sie gelüstete nach Spanischbrötchen, wie man solche in Baden bäckt. «Ich hole sie dir warm!» sagte er galant, sattelte und vertritt. In Baden legte er die Brötchen in eine Schachtel und eine Zeile dazu, er verreise ins schwedische Lager. Diesen Abschied sandte er durch einen Boten, ihn selbst aber sah sie viele Jahre nicht wieder.»¹²⁸ So sind also die heissbegehrten Pastetchen auf die Bahn gekommen.¹²⁹

Nun ist aus der Denktafel selbst – wie aus einem guten Plakat – zum Namenrätsel der Nordbahn die richtige Lösung von der dargestellten Sache abzulesen. Der ins Blaue fernzielende Horizontalbalken des Emblems «NORDBAHN» ist ein Schriftzug von acht illusionistischen Egyptienne-Versalien, Ornées ombrées in potenzierender Untersicht, auf annähernd quadratischem Grundriss von 2,6 bis 3 cm. Die plastischen Lettern bilden aneinandergereiht eine Komposition von acht gleichen Wägelchen, der Lokomotive in ihrer Mitte auf unsichtbarer Schiene zugeordnet: «Spanischbrötlibahn» avec la lettre. Die vier-schrötigen fetten Versalien, aufgetrieben wie Spanischbrötchen, sehen aus wie die klobigen Zweiachser der Nordbahn-Wägelchen aus Karlsruhe: Diese selbst, auf hohem Untergestell ganz aus Holz gebaut, sind «Spanischbrötli», gedrunken, kantig und geschichtet wie die luftigen Pastetchen, der Kasten wenig mehr als zweimal so lang wie breit und breiter als hoch, sozusagen ein Spanischbrötchen im Doppel.¹³⁰ Der despektierliche Name ist von der Form abgeleitet. Die Schweizerische Nordbahn zuckelt stolz mit vier Lokomotiven und vierzig vierschrötigen Wägelchen, je sieben oder acht pro Zug, der mäandrierenden Limmat

entlang eingleisig nach Baden,¹³¹ keineswegs bis Frankfurt, vier- oder fünfmal und im Winter bloss zweimal täglich¹³² über 23,157 Schienenkilometer hin und zurück, eine biedermeierliche Kuriosität, niedlich provinziell, trotz hervorragend bemannter Lokomotive nur «Spanischbrötlibahn». Die Bedeutung ihres Namens erscheint geklärt: Ihre Glücksaussichten gelangen mit rollenden «Spanischbrötli» nur bis Baden, dort am Prellbock ist es zu Ende. Kein reiselustiges Publikum entsteigt ihr aus nordischer Ferne, bloss die Spanischbrötchen kommen in Zürich an, so wie sie aussieht. Sie transit gloria viae ferratae – epochale Ereignisse vergehen mit ihrem Ruhm, was bleibt, ersann die Schmähsucht. Doch kann den Ruhm eine glanzvolle Denktafel rein und klar für die Nachwelt aufbewahren.

Der Wurf

Die Geschichte des Plakats, dessen farblich lithographischer Aufschwung die Schweizer Kunst im 20. Jahrhundert so auszeichnet, ist um eine frühmoderne Attraktion reicher, ein Juwel aus typographischer Vorzeit. «Da geht Alles ins Grossartige, die Arbeiten, die Leistungen und die Kosten»: Was der Zeitgenosse zum Bau der Nordbahn 1847 festgestellt hat,¹³³ gilt ebenso für das ephemere Fahrtableau. Doch offenbart es noch mehr. Der vom Buntdruck dynamisierte Schriftspiegel, der förmlich Zuversicht ausstrahlt, die naturalistisch verdinglichte Präsenz des Bildsymbols, das Vertrauen einflösst, die im Wortbildzeichen veranschaulichte Bewunderung für den «thätigen Mann» des Fortschritts, die Vorstellung von Geschwindigkeit, welche Grenzformalitäten aufhebt – alles bekundet einen starken Glauben an die integrierende Wirkung der Schienenwege, dass auch «solche Wege es sind, auf denen die Schweiz am ehesten Kraft und Einigung erlangen kann».¹³⁴ Hoffnungsvoll bemächtigt sich die Euphorie des neuen Potentials: «Glück zu mit diesen Wegen von Erz!»¹³³ Schienenwege, mit stählernen Strängen auf endlosen Sprossen von Eichenschwellen über den Kontinent ausgebreitet, sind quasi das Internet von damals. Die Schweizerische Nordbahn hegt völkerverbindende Gedanken, und ihre singuläre Denktafel, mit lateinischen Lettern gedruckt und sich im Fahrplan polyglott erschliessend, ist ein europäischer Wurf. Man wird lange warten müssen, bis zum Aufblühen der Touristikplakate von 1890 an, um solche Aussichten wieder vor Augen zu haben.

ABBILDUNGSNACHWEIS

Abb. 1–3: Zentralbibliothek, Zürich.

ANMERKUNGEN

¹ Einblattdruck, Blatt 72,4 × 55,2 cm. Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich: EDR 2.1846.001. Vor 1916 in der Stadtbibliothek Zürich unter Einblattdrucke IIa, 255.

Provenienz: Wahrscheinlich Hans Conrad von Muralt (vgl. Anm. 16), der das Unikat nach Ende der Industrie-Ausstellung 1846 (vgl. Anm. 4) für die Stadtbibliothek, deren Convent er seit 1836 präsidiert, behändigt haben dürfte. Zum Herstellungsdatum 1846 vgl. Anm. 7, zum vermuteten Auftraggeber Melchior Esslinger Anm. 18 und 35.

Erstpublikation in: *100 Jahre Schweizer Eisenbahnen 1847–1947*, Farbtaf. XVI (in: SBB-Kalender 1947, Jg. 16: 30. März – 5. April). Danach öfter farbig reproduziert, zuletzt in: *Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen*, Zürich 1996, S. 25. In *Kunst+Architektur* 43/1, 1997, S. 1, falsche Bildlegende zum «Titelblatt»: Aufrisse der 1947 rekonstruierten «Spanischbrötlibahn», die den Vorderumschlag farbenfroh gestalten. Zur Wiederverwendung für ein Bahnplakat der SBB im Jubiläumsjahr 1947 vgl. Anm. 130.

² Die Firma Orell, Füssli & Comp., damals eine der elf Buchdruckereien in Zürich und eine der leistungsstärksten in der Schweiz, betreibt fünf Handpressen und eine Schnellpresse mit 18 Setzern, 7 Druckern und 11 weiteren Hilfskräften, zudem die 1838 angegliederte Steindruckerei. Sie steht unter der Leitung von Johannes Hagenbuch (1789–1863) und seinem Associé Adrian Ziegler (1806–1884), Enkel von Hans Heinrich Füssli (1745–1832), dessen Associé Hagenbuch seit 1816 gewesen ist; Ziegler ist 1834–1854 Teilhaber. Das Haus druckt vor allem die Neue Zürcher Zeitung (bis 1873) und offizielle Drucksachen von kantonaler Bedeutung wie den jährlichen Regierungs-Etat, 1843 auch den Rechenschaftsbericht der Kaufmännischen Vorsteherschaft von Martin Escher (vgl. Anm. 24) – nicht aber jene der Nordbahngesellschaft, die aus der Offizin von Johann Caspar Ulrich kommen (vgl. Anm. 30).

Das bemerkenswerteste Nebenprodukt von 1846 ist die Erstausgabe der *Gedichte* von Gottfried Keller, gedruckt von Orell Füssli auf Kosten des Autors in 1200 Exemplaren für den Verleger Anton Winter in Heidelberg. Vom Honorar seiner ersten selbständigen Publikation leistet sich Keller im Sommer 1846 eine Reise nach Graubünden als Begleiter des Komponisten Franz Xaver Schnyder von Wartensee, über dessen damals gehörte Musik auf der Glasharmonika – «mit den geisterhaftesten Tönen, die ich je gehört» – er 1869 in der Neuen Zürcher Zeitung geschrieben hat.

GEROLD MEYER VON KNONAU, *Der Canton Zürich*, 2. Aufl. St. Gallen / Bern 1844, S. 318, 319 (Angaben zu Orell Füssli aus dem Jahr 1843). – PAUL LEEMANN-VAN ELCK, *Druck, Verlag, Buchhandel im Kanton Zürich von den Anfängen bis um 1850*, Zürich 1950, S. 100–104. – GOTTFRIED KELLER, *Sämtliche Werke*, hrsg. von JONAS FRÄNKEL, Bd. 14, Bern 1936, S. 291 (*Gedichte* 1846). – EMIL ERMATINGER, *Gottfried Kellers Leben*, Zürich 1950, S. 159–163 (Reise 1846). – *Zentralbibliothek Zürich: Alte und neue Schätze*, hrsg. von ALFRED CATTANI / MICHAEL KOTRBA / AGNES RUTZ, Zürich 1993, S. 122–125, 239–240 (CHRIS WALTON über Schnyder von Wartensee und die Glasharmonika).

³ Drucksachen der Schweizerischen Nordbahngesellschaft 1845–1853 aus der Offizin von Johann Caspar Ulrich (vgl. Anm. 30) in der Zentralbibliothek Zürich (LK 117aa): *Fundamental-Statuten* vom 2. Juni 1845 – Subskriptions-Einladung der fünf Stifter (vgl. Anm. 35), *Schweizerische Nordbahn von Zürich nach Basel, nebst Zweigbahn nach Aarau* vom 31. August 1845 (Auszug in der Zürcher Freitags-Zeitung Nr. 38 vom 19. September 1845) – *Statuten*, angenommen an

der ersten Generalversammlung der Aktionäre am 16. März 1846 (Bericht in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 76 vom 17. März 1846) – *Verhandlungen der ersten Generalversammlung der Schweizerischen Nordbahn-Gesellschaft am 16. März 1846; [...] der zweiten [...] am 2. September 1847; [...] der dritten am 12. Oktober 1848*. Zum Bericht über die Eröffnung vgl. Anm. 134.

Zusammenfassende Entstehungsgeschichte in: FRIEDRICH VOGEL, *Memorabilia Tigurina oder Chronik der Denkwürdigkeiten des Kantons Zürich 1840 bis 1850*, Zürich 1853, S. 591–600. Ausführliche Darstellung (von SAMUEL ZURLINDEN), *Die erste schweizerische Eisenbahn Zürich–Baden, eingeweiht am Samstag den 7. August 1841*, in: Zürcherische Freitagszeitung, Beilagen zu Nr. 31 und 32 vom 30. Juli und 6. August 1897 (auch Sonderdruck). Monographie von FRIEDRICH WRUBEL, *Die Schweizerische Nordbahn. Ein Beitrag zur Vorgeschichte der Nordostbahn anlässlich des 50. Jahrestages der Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn, nach amtlichen Quellen bearbeitet*, Zürich 1897. Ergänzend FERDINAND GUBLER, *Die Anfänge der schweizerischen Eisenbahnpolitik auf Grundlage der wirtschaftlichen Interessen 1833–1852*, Phil. Diss. Zürich 1915, S. 183–203. Zusammenstellung zeitgenössischer Stimmen in: OSKAR WELTI, *Zürich–Baden, die Wiege der schweizerischen Eisenbahnen. Ein Tagebuch über die Entstehungsgeschichte der ersten Schweizerbahn 1836–1847*, Zürich 1946. Zum lokalpolitischen Hintergrund ROLF LEUTHOLD, *Aus der Entstehungsgeschichte der ersten schweizerischen Eisenbahn von Zürich nach Baden 1836–1847*, in: *Argovia* 59, 1947, S. 1–112.

⁴ Die vom Gewerbsverein des Bezirks Zürich unter Aufsicht des Regierungsrats veranstaltete Erste Zürcherische Industrie-Ausstellung vom 3. bis 31. August 1846 im Aktientheater und im Kreuzgang des Obmannamts in Zürich ist die erste «derartige öffentliche Ausstellung der vorzüglichsten Erzeugnisse des einheimischen Gewerbsfleisses» in der Schweiz, «wie sie seit mehr als 30 Jahren in Paris und seit etlichen Jahren in Berlin und Wien Statt gefunden haben» (Gewerbsblatt für den Canton Zürich, Nr. 1 vom 30. Januar 1846, S. 1; Nr. 4 vom 24. April 1846, S. 29).

Sie dient dem handelspolitischen Zweck, die besten Inlandprodukte «wider übermächtige ausländische Concurrenz» in das allgemeine Blickfeld zu rücken (Petition des Gewerbsvereins an den Grossen Rat vom 22. September 1845, im Gewerbsblatt Nr. 9 vom 26. September, S. 66, und Nr. 10 vom 24. Oktober, S. 79). Dahinter steht auch – in Anbetracht von zahlreichen gebauten und projektierten Eisenbahnlinien rings um die Schweizer Grenzen – die «Befürchtung des Handwerks und Gewerbestandes, dass dieses Verkehrsmittel seinen Ruin ausserordentlich befördern werde» (ebenda S. 72 bzw. 85). Der Gewerbsverein hat mit einem kritischen Grundsatzartikel *Die Eisenbahn* Position bezogen (Gewerbsblatt Nr. 5 vom 30. Mai 1845, S. 37–40).

Die Denktafel *Nachricht an das reiselustige Publikum* hängt in der Industrie-Ausstellung demnach auch als Propagandablatt pro domo, gegen die Skepsis konservativer Handwerker für den liberalen Fortschritt werbend: Der Dampfwagen eröffnet neue Absatzmärkte, bringt Arbeit und Verdienst.

Gewerbsblatt für den Canton Zürich, Jg. 1845 und 1846, in der Zentralbibliothek Zürich (ZF 573). Neue Zürcher Zeitung, Nr. 235 vom 23. August 1846, S. 970; Nr. 251 vom 8. September 1846, S. 1044–1045. Korrespondenzberichte im Morgenblatt für gebildete Leser (Stuttgart) Nr. 237 und 238 vom 3. und 5. Oktober 1846. FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 607–614

(Gewerbsverein, mit Abdruck der Petition vom 22. September 1845), S. 617–619 (Industrie-Ausstellung). Zum Ausstellungskatalog vgl. Anm. 7.

- ⁵ Zur Terminologie, Etymologie und Wortbedeutung: JOHANN HEINRICH CAMPE, *Wörterbuch der Deutschen Sprache*, Bd. 3, Braunschweig 1809, S. 653. – JOHANN CHRISTIAN AUGUST HEYSE, *Handwörterbuch der deutschen Sprache*, Bd. 2, Magdeburg 1849, S. 381. – JACOB GRIMM / WILHELM GRIMM, *Deutsches Wörterbuch*, Bd. 7, Leipzig 1889, S. 1882. – HANS SCHULZ / OTTO BASLER, *Deutsches Fremdwörterbuch*, Bd. 2, Berlin 1942, S. 547–548. – *Trübners Deutsches Wörterbuch*, hrsg. von WALTHER MITZKA, Bd. 5, Berlin 1954, S. 134.

Zur Publikationsform: ROLF BRENDDEL, *Das Schweizer Plakat*, Phil. Diss. Berlin 1955, S. 15 (Definition). – *Lexikon der Kunst*, Bd. 5, Leipzig 1993, S. 626–630. – *Dictionary of art*, Bd. 25, London 1996, S. 345–355.

- ⁶ Anonyme Farblithographie, 83×57 cm. KARL WOBMANN / MARKUS SEGER, *Die Bahn bewegt. Bahnplakat-Ausstellung* (= Katalog der Ausstellung in der Galerie Le Point der Credit Suisse), Zürich 1997, S. 4, 48, Farbabb. 2.

- ⁷ *Erste Zürcherische Industrie-Ausstellung abgehalten in Zürich im August 1846*, Zürich: Orell, Füssli & Comp. 1846 (Zentralbibliothek Zürich: 33.983), S. 43 Nr. 2, sub verbo «Orell, Füssli & Comp. Buchdruckerei. a. Bunter Druck» als Nr. 1 von fünf Akzidenzarbeiten: «Grosses Fahrtableau in 8 Farben». Auf dem Einblattdruck ist am unteren Rand eine gedruckte Adressetikette in Türkischrot geklebt: «Zürcherische Industrieausstellung. Orell, Füssli & Cie. Buchhandlung, Buchdruckerei & Lithographie.»

Damit erscheint die Herkunft des Einblattdrucks, mithin seine Funktion als Exponat und sein Status als Unikat, gesichert; es ist auch nie ein weiteres Exemplar zum Vorschein gekommen. Das «Fahrtableau» wurde in der Druckerei von Orell, Füssli & Comp. im 1896 abgebrochenen Haus zum Elsässer an der Marktgasse 12 / Münsterstrasse 32 (wo diese 1777–1881 domiziliert war) im Frühsommer 1846 komponiert, gesetzt und gedruckt: in der Zeit vom 16. März (Gründungstag der Schweizerischen Nordbahn) bis 3. August (Eröffnungstag der Industrie-Ausstellung).

- ⁸ Die Terminologie früher Eisenbahnfahrpläne in Plakatform ist sekundärliterarisch durch Abbildungen belegt. ROLF L. TEMMING, *Illustrierte Geschichte der Eisenbahn*, Braunschweig 1976, S. 43: *Fahrten* der München-Augsburger Eisenbahn von 1840. – GUSTAV REDER, *Die Welt der Dampflokomotive*, Zürich 1974, S. 127: *Fahr-Plan* der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn von 1842.

- ⁹ Tableau: siehe HANS SCHULZ / OTTO BASLER (vgl. Anm. 5), Bd. 5, Berlin 1981, S. 10.

- ¹⁰ Begriff Denktafel: Sinnbildung im Format eines Tafelbilds mit Informationswert einer Denkschrift und Funktion eines Denktzettels zur Vergegenwärtigung bestimmter Aktualität im Jetzt. Vgl. JACOB GRIMM / WILHELM GRIMM, *Deutsches Wörterbuch. Neubearbeitung*, Bd. 6, Leipzig 1983, S. 656 (Beleg von 1726). Gegensätzlich der Begriff Gedenktafel: zur Vergegenwärtigung bestimmter Aktualität in der Vergangenheit.

Monumentales Beispiel einer Denktafel: in der Sala dei Scrittori vor dem Salone Sistino, dem prunkvoll dekorierten Bibliotheksraum Domenico Fontanas und heutigen Ausstellungsraum der Biblioteca Apostolica Vaticana, zwei 1588 in Marmor gemesselte Inschriften, welche die Errichtung der neuen Bibliothek durch Papst Sixtus V. verewigen und sein Anathema gegen Bücherdiebe dekretieren. ANGELO ROCCA, *Biblioteca Apostolica Vaticana [...] commentario [...] illustrata*, Roma 1591, S. 270–271. – WALTHER WEIBEL, *Von ausgeliehenen, verlorenen und gestohlenen Büchern*, in: *Stultifera navis*

12/1, 1955, S. 31–34, Abb. S. 32. – JACOB HESS, *Kunstgeschichtliche Studien zu Renaissance und Barock*, Roma 1967, S. 164, Taf. 110.

Monumentales Beispiel einer Gedenktafel: das 1538 errichtete Epitaph für Erasmus von Rotterdam im nördlichen Seitenschiff des Basler Münsters. *Erasmus von Rotterdam, Vorkämpfer für Frieden und Toleranz* (= Katalog der Ausstellung im Historischen Museum), Basel 1986, S. 247–260, Abb. S. 98–99.

- ¹¹ PAUL LEEMANN-VAN ELCK (vgl. Anm. 2), S. 97, 105, 111. Das Musterbuch *Proben der Schriftschneiderei, Schrift- und Stereotypgiesserei von Friedrich Graberg in Zürich. 1840* (Zentralbibliothek Zürich: 10.474) enthält sowohl die von Gillé fils um 1820 entworfenen Ornées des grössten Schriftgrads «NORDBAHN» als auch die Tuscan («musirte Antiqua») der Überschrift «FAHRTEN-TABELLE».

- ¹² Bestimmung der Farben gemäss ROBERT RÜBENCAMP / PAUL KLEMM, *Farbe und Papier im Druckgewerbe*, Frankfurt a.M. 1900, und ANDREAS KORNERUP / JOHAN HENRIK WANSCHER, *Taschenlexikon der Farben*, Zürich / Göttingen 1963.

- ¹³ Schon für den Mainzer Psalter von 1457 wurde der typographische Dreifarbendruck mustergültig erprobt. CLAUD W. GERHARDT, *Geschichte der Druckverfahren. Teil II: Der Buchdruck*, Stuttgart 1975, S. 23, 53–54. – Zur Chromotypographie des 19. Jahrhunderts vgl. HERMANN NEUBÜRGER, *Enzyklopädie der Buchdruckerkunst*, Leipzig 1844, S. 67–72 (Farbe). – HERMANN KLAETSCH, *Die Druckfarbe in vergangenen Zeiten*, Mainz 1940, S. 35 und im Anhang die ältesten Buntfarben-Musterdrucke aus WILHELM HASPER, *Handbuch der Buchdruckerkunst*, Karlsruhe 1835 (Reprint: Hannover 1986). – HANS-JÜRGEN WOLF, *Schwarze Kunst. Eine illustrierte Geschichte der Druckverfahren*, Frankfurt a.M. 1981, S. 131–132.

Zur Galvanoplastik vgl. HANS WOLFGANG SINGER, *Die Fachausschnitte der Graphik*, Leipzig 1933, S. 48. – CLAUD W. GERHARDT 1975 (vgl. oben), S. 123–126. – EVA-MARIA HANEBUTT-BENZ, *Studien zum deutschen Holzstich im 19. Jahrhundert*, Frankfurt a.M. 1984, Sp. 828–830.

- ¹⁴ Zitat aus FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 91–92. Verzeichnis der Gesandten in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 187 vom 6. Juli 1846. Korrespondenzberichte im Morgenblatt für gebildete Leser (Stuttgart), Nr. 182 vom 31. Juli 1846, S. 728, und Nr. 235 vom 1. Oktober 1846, S. 940. Rückblick in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 258 vom 15. September 1846, S. 1073–1074. Zum historischen Umfeld ANTON LARGIADÈR, *Geschichte von Stadt und Landschaft Zürich*, Bd. 2, Erlenbach 1945, S. 152–160. – Die Organisatoren der Industrie-Ausstellung sind sich des Gewichts der Tagsatzungsabgeordneten wohl bewusst. Im Gewerbsblatt (vgl. Anm. 4) Nr. 7 vom 31. Juli 1846, S. 55, appelliert der Gewerbsverein des Bezirks Zürich an «das resp. Personal der hohen Tagsatzung», die Existenz der Gewerbetreibenden durch staatliche Massnahmen zu unterstützen.

- ¹⁵ Anstoss zur Konstituierung der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft durch das Gesuch der Handelskammer vom 16. Mai 1836 an den Regierungsrat (vgl. Anm. 17). Die Gesellschaft wird an einer von der Handelskammer einberufenen Eisenbahnkonferenz in Zürich am 23. Oktober 1837 gestiftet, formell am 19. Februar 1838 gegründet und am 5. Dezember 1841 liquidiert, weil das benötigte Aktienkapital nur zu 4% gezeichnet worden ist. Die Eisenbahnkonzessionen werden von Zürich am 18. Dezember 1839 und von Aargau am 6. November 1840 erteilt, von beiden Basel, welche die Hauensteinlinie nach Olten favorisieren, jedoch verweigert. – Der Schweizerische Constitutionelle Nr. 86 vom 27. Oktober 1837. Der Schweizerische Republikaner Nr. 91 vom 14. November 1837, S. 421–423. *Entwurf zu Statuten der Basel-Zürcher-Eisenbahn-*

- Gesellschaft* vom 23. November 1837, gedruckt von Orell, Füssli & Comp. (Zentralbibliothek Zürich: LK 117aa und K Br 759). Zürcher Freitags-Zeitung Nr. 4 vom 26. Januar und Nr. 8 vom 23. Februar 1838 (erste Generalversammlung, Direktion und Ausschuss), sowie Nr. 47 vom 19. November und Nr. 50 vom 10. Dezember 1841 (Liquidation). Zeitschrift für das gesammte Bauwesen, hrsg. von CARL FERDINAND VON EHRENBURG, Bd. 3, Zürich 1839, S. 99–101, 131, 227–228. – [GOTTFRIED VON ESCHER], *Zürich und seine Umgebungen*, Zürich 1839, S. 89–90. – FRIEDRICH VOGEL, *Memorabilia Tigurina oder Chronik der Denkwürdigkeiten der Stadt und Landschaft Zürich*, Zürich 1841, S. 118–119. Weiteres in FRIEDRICH WRUBEL (vgl. Anm. 3) und FERDINAND GUBLER.
- ¹⁶ Hans Conrad von Muralt-Escher (1779–1869), Seidenhandels-herr und liberalkonservativer Staatsmann, 1812–1834 Mitglied des Kaufmännischen Direktoriums, 1816 Kavallerieoberst, 1823 im Kleinen Rat als Nachfolger seines Vetters Hans Conrad Escher von der Linth, Freund und Biograph des Bürgermeisters Hans von Reinhard, 1831/32 und 1839–1844 selbst an der Spitze des Zürcher Staatswesens, 1835–1839 Präsident der kantonalen Handelskammer, 1836–1865 Präsident der Bank in Zürich (der ersten schweizerischen Aktienbank), 1836–1868 als Reinhardts Nachfolger Präsident des Convents der Stadtbibliothek, seit 1840 Obmann der exklusiven Gesellschaft der Böcke. Ausserdem 1838–1841 Präsident des Direktoriums der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft (vgl. Anm. 15) und seit 1846 im Ausschuss der Schweizerischen Nordbahngesellschaft (vgl. Anm. 3). – GEORG VON WYSS, *Hans Conrad von Muralt und Johann Heinrich Emanuel Mousson, Bürgermeister des eidgenössischen Standes Zürich*, in: *Neue Zürcher Zeitung* Nr. 381–383 vom 30. und 31. Dezember 1869 (auch Sonderdruck 1870). HANS KONRAD RAHN, *Ursachen, Verlauf und Nachwirkungen der Zürcher Septemberrevolution von 1839*, in: *Zürcher Taschenbuch* 1915–1917, S. 63, 92.
- ¹⁷ OSKAR WELTI (vgl. Anm. 3), S. 27–31, Zitat S. 30. Zum Industriefonds, Kantonalgut aus dem Vermögen des 1834 aufgelösten Kaufmännischen Direktoriums, vgl. Literatur in Anm. 24.
- ¹⁸ Melchior Esslinger (1803–1855), Kaufmann, Erziehungsrat, 1838–1841 Mitgründer und als Aktuar Mitglied des Direktoriums der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft (vgl. Anm. 15) unter Muralt's Präsidium (vgl. Anm. 16), wird am 3. April 1845 in den Regierungsrat gewählt (dem er nur bis 1848 angehört), zusammen mit dem gleichentags zum Amtsbürgermeister (Regierungspräsidenten) ernannten Jonas Furrer (vgl. Anm. 31), dem Führer der Liberalen, anstelle der zurücktretenden Konservativen Bluntschli und Mousson. Im Rat des Innern – wo erstmals auch sein späterer Gegner Alfred Escher, damals Grossrat, Einsitz nimmt – präsidiert Esslinger die Gewerbssektion. 1846 präsidiert er die Behördendelegation sowie das Preisgericht der Ersten Zürcherischen Industrie-Ausstellung. Bei der Nordbahn gehört er 1845/46 zu den Promotoren der ersten Stunde (vgl. Anm. 28); 1850 tritt er aus dem Direktorium zurück und übersiedelt nach Stuttgart. – Gottfried Keller wird von Esslinger freundschaftlich gefördert und 1846/47 zu verschiedenen Beiträgen für die *Neue Zürcher Zeitung* animiert (vgl. Anm. 43). Der Arzt und konservative Politiker Hans Konrad Rahn (1802–1881) hat in seinen Erinnerungen 1866 «den talentvollen und scharfblickenden, gebildeten Mann» als hochmütigen Aristokraten charakterisiert. Vgl. Anm. 31, 35 und 41. – *Erste Zürcherische Industrie-Ausstellung 1846* (vgl. Anm. 7), Einleitung S. 7, 13, 14. Gewerbsblatt für den Canton Zürich Nr. 9 vom 25. September 1846, S. 69–73 (Preisgericht), Nr. 11 vom 27. November 1946, S. 91, und Nr. 12 vom 25. Dezember 1846, S. 101 (Dank des Gewerbsvereins). –
- FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 87, 255, 597, 618. – FRIEDRICH WRUBEL (vgl. Anm. 3), S. 74. – HANS KONRAD RAHN (vgl. Anm. 16), S. 53–115, Zitat S. 94.
- ¹⁹ Eduard Sulzer (1789–1857) von Winterthur, wendiger Politiker und starker Verwaltungsmann, 1831–1849 Regierungsrat (erst radikal, dann konservativ, zuletzt liberal, daher unpopulär), als Reorganisator der kantonalen Finanzen ungewöhnlich tüchtig, Vizepräsident der Handelskammer, 1836–1838 Verwaltungsrat der Bank in Zürich, als Erziehungsrat 1848/49 Gönner von Gottfried Keller («Hinki-Sulzer»). – HANS KONRAD RAHN (vgl. Anm. 16), S. 69, 111–112. – ALICE DENZLER, *Die Sulzer von Winterthur*, Winterthur 1933, S. 178–181.
- ²⁰ Alois Negrelli (1799–1858), bahnbrechender Ingenieur im Strassen- und Brückenbau, Eisenbahn- und Wasserbau. – FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 15), S. 331–337 (Münsterbrücke in Zürich). – ALFRED BIRK, *Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs*, Bd. 1, Wien 1915, S. 97–126, 178–191, – HANS HOFMANN, *Die klassizistische Baukunst in Zürich*, Zürich 1933, S. 40–41. – *Österreichisches biographisches Lexikon 1815–1950*, Bd. 7, Wien 1978, S. 56–57. – ERNST ZIPKES, *Der Bau der Münsterbrücke in Zürich, Schicksal einer Medaille*, in: *Zürcher Taschenbuch* 1984, S. 165–171.
- ²¹ L[UDWIG = ALOIS] NEGRELLI, *Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen, mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern*, Frauenfeld 1838. Darin S. 188 eine Voraussage, die sich bei der Nordbahn, seinem nicht fortgeführten Werk, nur zu genau erfüllen wird: «Je länger eine Eisenbahn ist, desto sicherer kann sie auf günstige Resultate zählen, desto grösser ihre Wirkung auf Handel und Industrie. Die Eisenbahnen sind Flüsse, die immer wichtiger werden, je weiter ihr Lauf sich erstreckt. Kurze, unzusammenhängende Eisenbahnen sind nur Waldströme, die nur vorübergehend geräuschvoll auftreten.»
- ²² ALFRED BIRK (vgl. Anm. 20), S. 118. Zitat aus der *Zürcher Freitags-Zeitung* Nr. 19 vom 11. Mai 1838. Vgl. Anm. 35.
- ²³ Titel der Subskriptions-Einladung vom 31. August 1845 gemäss Formulierung der *Fundamental-Statuten* vom 2. Juni 1845 (vgl. Anm. 3).
- ²⁴ Martin Escher-Hess (1788–1870), Sohn des reichen Seidenindustriellen und Mäzens Salomon Escher (1743–1800) im Wollenhof, seit 1813 mit seinem Bruder Hans Heinrich Geschäftsführer der bis 1867 bestehenden, in den 1830er Jahren bedeutendsten Zürcher Seidenfirma Salomon Escher. Präsidiert 1834–1843 den fünfgliedrigen leitenden Ausschuss der Kaufmännischen Vorsteherschaft zur Verwendung des Direktorialfonds für Neubauten in der Stadt Zürich, die 1835–1840 alle von Ingenieur Negrelli (vgl. Anm. 20) entworfen und ausgeführt worden sind. Seit 1840 im Ausschuss der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft, 1845 erster Stifter und 1846–1853 Direktionspräsident der Schweizerischen Nordbahngesellschaft, bis 1858 Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft.
- MARTIN ESCHER, *Öffentliche Rechenschaft über die Verwendung des im Jahre 1834 der Korporation der im Ragionenbuch der Stadt Zürich eingetragenen und in hier verbürgerten Kaufleute übergegangenen Theiles des Direktorial-Fondes, abgelegt von der Kaufmännischen Vorsteherschaft bei Auflösung derselben im Jahre 1843*, Zürich 1843. – FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 15), S. 36–50. – FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 620–621. – CARL KELLER-ESCHER, *Fünfhundert und sechzig Jahre aus der Geschichte der Familie Escher vom Glas 1320–1885*, 1. Teil, Zürich 1885, S. 51–53. [SAMUEL ZURLINDEN], *Der erste Nordbahnhof*, in: David Bürkli's Zürcher Kalender auf das Jahr 1897, S. 4–10. – FRIEDRICH WRUBEL

(vgl. Anm. 3), S. 82 – F. SAMUEL ZURLINDEN (vgl. Anm. 3). – PAULINE ESCHER (1829–1913), *Erinnerungen aus meinem Leben*, [Zürich 1907], S. 11–14, 24–30 (über ihren Vater Martin Escher).

Der Übername «Dampf-Escher» ist mündliche Tradition aus der Gründerzeit; Nachweis in FRIEDRICH WRUBEL (vgl. Anm. 3), S. 41. Direktor Escher steht offensichtlich auf derselben Stufe der Popularität wie der «Linth-Escher» Hans Conrad Escher von der Linth (1767–1823) oder der «Spinn-Escher» Hans Caspar Escher (1775–1859) im Felsenhof, Gründer der Maschinenfabrik Escher, Wyss & Comp. Mit Alfred Escher (1819–1882), kurz «Princeps» oder «Alfred I.», dem mächtigsten aller Escher, ist Martin Escher als Vetter im 3. Grad nur entfernt verwandt.

²⁵ Zitat aus *Verhandlungen 1846* (vgl. Anm. 3), S. 8–9. – FRIEDRICH WRUBEL (vgl. Anm. 3), S. 28.

²⁶ OSKAR WELTI (vgl. Anm. 3), S. 67.

²⁷ Hans Conrad Ott-Imhof (1796–1859), Chef des Baumwollhandelshauses Ott-Muralt, bekannt als Gönner von Richard Wagner. Salomon Pestalozzi-Römer (1784–1853) vom gleichnamigen Bankhaus, auch dilettierender Maler. Hans Conrad Schulthess-Landolt (1785–1849) vom Bankhaus Caspar Schulthess Erben, Mitsifter der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft sowie der Museumsgesellschaft. Gustav von Schulthess-Rechberg-Thurneysen (1815–1891) vom Bankhaus Caspar Schulthess & Comp. – Escher, Ott und Pestalozzi sind Mitglieder des 1834 aufgelösten Kaufmännischen Direktoriums gewesen. Beide Schulthessen wirken als Vorstandsmitglieder der Bank in Zürich, welche Muralt präsidiert, Schulthess-Landolt zudem in der Handelskammer ebenfalls unter dessen Vorsitz.

²⁸ Neben den Stiftern Ott-Imhof und Schulthess-Rechberg (vgl. Anm. 27) nimmt Hans Rudolf Vögeli-Wiser (1800–1870), Kaufmann und Salzamtsdirektor, vormals wie jene Mitglied der Kaufmännischen Vorsteherschaft, Einsitz in die Direktion. Deren jüngstes und neben Escher aktivstes Mitglied ist Regierungsrat Esslinger (vgl. Anm. 18). Der Staatsarchivar Gerold Meyer von Knonau (1804–1858), ein Generationsgenosse, hat in seinem Standardwerk *Der Canton Zürich*, 2. Aufl. 1846, Bd. 2 S. 545 soeben coram publico festgestellt, dass die Nordbahn «insbesondere an dem vielseitig gebildeten Regierungsrath Melchior Esslinger die kräftigste und einsichtigste Unterstützung» findet. Vgl. Anm. 31.

²⁹ Johann Jakob Hess (1791–1857), Sohn des Landschaftsmalers Ludwig Hess (1760–1800), liberaler Politiker, seit 1832 als Regierungsrat Polizeipräsident sowie Bürgermeister, 1842 Präsident der Künstlergesellschaft in Zürich. – HANS KONRAD RAHN (vgl. Anm. 16), S. 58, 92–93.

³⁰ Johann Caspar Ulrich (1796–1883), Jurist und führender liberal-konservativer Politiker, 1839 Erziehungsrat, 1839 und 1841/42 Präsident des Grossen Rats, seit 1824 Verleger im Berichthaus, druckt seit 1837 das Tagblatt der Stadt Zürich. – HANS KONRAD RAHN (vgl. Anm. 16), S. 61.

³¹ Jonas Furrer (1805–1861), Jurist, 1828 Kantonsprokurator, 1837 Erziehungsrat, 1837 und 1839 sowie 1846 Präsident des Grossen Rats, Führer der Zürcher Liberalen, 1845–1848 Bürgermeister, 1848 Präsident des Ständerats, erster Zürcher Bundesrat und Bundespräsident (wiederum 1852, 1855, 1858). Furrers Rede zur Eröffnung der Herbstsitzung des Grossen Rats, in der er schon «die Konzession einer zweiten Eisenbahn» von Zürich nach Romanshorn zur Sprache bringt, deren Plan von Regierungsrat Esslinger nachfolgend in einem «gediegenen Referat» vorgestellt wird, mit dessen Ausführungen in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 287 vom 14. Oktober 1846, S. 1191–1194.

³² Friedrich Frey-Herosé (1801–1873), Industrieller und liberalradikaler Staatsmann, 1834–1848 Grossrat in Aarau, 1848–1866 Bundesrat (1854 und 1860 Bundespräsident) und bis 1872 Nationalrat. Seit 16. März 1846 im Ausschuss der Nordbahngesellschaft laut *Verhandlungen 1846* (vgl. Anm. 3), S. 24.

³³ *Verhandlungen 1846* (vgl. Anm. 3), S. 9.

³⁴ Die Nordbahngesellschaft bemüht sich seit 1845 in der Person des Ausschuss-Präsidenten Regierungsrat Sulzer bei der Regierung des Grossherzogtums Baden in Karlsruhe um die Konzession für eine rechtsrheinische Strecke, die von Koblenz über Waldshut – Säckingen – Lörrach nach Haltingen auf jene von Mannheim nach Kleinbasel treffen soll. Die badischen Landstände vereiteln in der Folge den Plan, weil er den Eigenbau der badischen Bahn von Mannheim rheinaufwärts zum Bodensee (mit den Eckpunkten Basel und Konstanz) gefährdet. Die Hauptlinie in der Breitspur von 1600 mm ist von Mannheim bis Heidelberg seit 12. September 1840, bis Karlsruhe seit 10. April 1843 und bis Freiburg seit 1. August 1845 befahrbar. Die Fortsetzung bis Haltingen wird erst am 20. Januar 1851 fertiggestellt, das Endstück zum exterritorialen Badischen Bahnhof in Kleinbasel am 20. Februar 1855 eröffnet. Die auf Normalspur von 1435 mm umgerüstete Linie wird von Basel nach Säckingen am 4. Februar und bis Waldshut am 30. November 1856 dem Verkehr übergeben. Erst die Nordostbahn verwirklicht nach der seit 29. September 1856 befahrbaren Verlängerung Baden–Brugg (am 15. Mai 1858 fortgeführt bis Aarau) mit der Abzweigung von Turgi nach Waldshut am 18. August 1859 den Schweizer Anschluss auf die Badische Staatsbahn. In Basel bleibt der Badische Bahnhof bis zur Eröffnung der Verbindungsbahn zum Centralbahnhof am 3. November 1873 Schweizer Endstation. *Verhandlungen 1847* (vgl. Anm. 3), S. 4. VICTOR RÖLL (Hrsg.), *Encyclopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung*, Bd. 1–7, Wien 1890–1895; Bd. 1. 1890, S. 202–204; Bd. 6. 1894, S. 2989. – ALFRED MOSER, *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen*, 2. umgearbeitete und nachgeführte Auflage, Basel 1938, Taf. I. – ALBERT KUNTZEMÜLLER, *Die badischen Eisenbahnen 1840–1940*, Freiburg/Br. 1940, S. 29–30, 40–41.

³⁵ Zitate aus der Subskriptions-Einladung *Schweizerische Nordbahn von Zürich nach Basel, nebst Zweigbahn nach Aarau* vom 31. August 1845 (vgl. Anm. 3). Demgemäss sollte Negrelli laut Neue Zürcher Zeitung Nr. 351 vom 17. Dezember 1846, S. 1456 «auch Anordnungen für die Untersuchung und Festsetzung des Tracé von Baden nach Aarau und nach Koblenz treffen», doch ist nicht bekannt, ob dies geschehen ist. – Die Angaben des Grundsatzpapiers erscheinen bei allem Optimismus zweckentsprechend und sachgemäss, dürften also vom Initianten Martin Escher selbst, einem nüchtern abwägenden Geschäftsmann von grosser Tatkraft, formuliert sein. Demgegenüber ist ein Subskriptions-Inserat in der Zürcher Freitagszeitung Nr. 38 vom 19. September 1845 trotz der verdichteten Information im Ton von gleichsam eleganter Hochstimmung gehalten, der eine publizistisch geübte Feder verrät. Es dürfte von jenem aufstrebenden Politiker und vormaligen Aktuar der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft stammen, der bei der Nordbahn – laut Martin Escher in den *Verhandlungen 1846* (vgl. Anm. 3), S. 23–24 – «auf das Ansuchen der provisorischen Direktion seit geraumer Zeit an deren Arbeiten mit verdankenswerther Thätigkeit Theil genommen hat», nämlich Regierungsrat Esslinger, der sich selbst – wie HANS KONRAD RAHN (vgl. Anm. 16) überliefert – für «infallibel» hält: «Die schweizerische Nordbahn geht von Zürich über Baden nach Basel zur dasigen Verbindung mit den französischen und grossherzoglich badischen Staats-Eisenbahnen; sie erstreckt sich in westlicher Richtung durch eine Zweigbahn bis Aarau, sie durchläuft die

Thalgebiete der Limmat, der Aare und des Rheines, und vereinigt alle Vortheile einer guten Eisenbahn, nämlich günstige Gefälls- und Terrainverhältnisse, Curven von weitem Halbmesser, wohlfeile Anlage, schnellen und billigen Betrieb, sie schliesst sich südlich der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Wallensee an, und wird dort ihre Fortsetzung vermittelst der durch die Kantone St. Gallen und Graubünden projektierten Schienewege finden. Im Mittelpunkt zwischen Deutschland, Frankreich und Italien gelegen, wird sie als Mittelglied eines umfassenden und grossartigen Eisenbahnverkehrs einen bedeutenden Rang im europäischen Eisenbahnnetz einnehmen. Die Frequenzverhältnisse sind äusserst günstig, der Waarenzug sehr ansehnlich.»

Nach einem Vergleich dieser Textpartie mit jener *Nachricht an das reiselustige Publikum* vom August 1846 (Abb. 1) dürfte der Schluss naheliegen, dass die Denktafel für die Schweizerische Nordbahn von Melchior Esslinger formuliert worden ist (vgl. Anm. 41). Sie komprimiert einerseits die umständlichen Ausführungen der Subskriptions-Einladung und erinnert andererseits an eine bestimmte Vision von Fernverkehr, die neun Jahre zuvor im Leitartikel eines radikalen Blatts – Schweizerischer Republikaner Nr. 9 vom 14. November 1837, S. 421, vermutlich aus der Feder von dessen Eigentümer und Redaktor Wilhelm Füssli (1803–1845) – über «die neue Potenz, welche alle Verhältnisse der europäischen Gesellschaft verändern wird», umrissen worden ist: «Es lässt sich also mit vollkommener Zuversicht annehmen, dass in vielleicht 5–6 Jahren die Kommunikationsmittel von der nordwestlichen Grenze der Schweiz bis an die Nordsee, und von der südöstlichen Grenze bis an das adriatische Meer allen Forderungen der Zeit entsprechen werden».

³⁶ Auf der ersten interregionalen französischen Linie Strassburg–Basel (138 km) – begonnen 1838 und seit 15. August 1841 bis St. Louis befahrbar, mit der Einweihung des Reststücks nach Basel St. Johann am 15. Dezember 1845 vollendet – verkehren 29 Lokomotiven; täglich werden vier Hin- und Rückfahrten von 4 Stunden 50 Minuten angeboten, jährlich über 700 000 Personen befördert. Die beiden folgenden Fernlinien Paris–Orléans (121 km) und Paris–Rouen (136 km) sind am 2. bzw. 3. Mai 1843 eröffnet worden; auch diese sind doppelspurig angelegt. FRIEDRICH WILHELM VON REDEN, *Die Eisenbahnen Frankreichs*, Berlin 1846, S. 157–186 und 81–102 bzw. 139–156.

³⁷ Zitat aus dem Bericht in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 76 vom 17. März 1846; dementsprechend in den gedruckten *Verhandlungen 1846* (vgl. Anm. 3), S. 10. Ebenso versichert ein Rapport in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 145 vom 25. Mai 1846: «über 1000 Arbeiter sind gegenwärtig beschäftigt [...], so dass bei einem die Arbeiten begünstigenden Sommer und unvorherzusehende Hemmnisse vorbehalten, der Betrieb der Bahn mit dem nächsten Frühling allerdings eröffnet werden kann.» Noch mit Inserat vom 15. August in dieser Zeitung, Beilage zu Nr. 230 vom 18. August 1846, S. 949, bekräftigt die Direktion ihre «Hoffnung, unvorhergesehene Hindernisse vorbehalten, die Sektion Zürich – Baden schon nächstes Frühjahr dem Betriebe übergeben zu können». Die noch nicht fahrplanmässige «Fahrten-Tabelle vom 1. Mai 1847» der Denktafel ist keine irreführende Behauptung, sondern die geltende Einschätzung des Zeithorizonts, der laufend angepasst wird. So heisst es in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 351 vom 17. Dezember 1846, S. 1456, «dass die Eröffnung des Betriebes von Zürich bis Baden schon im Anfang des nächsten Sommers werde stattfinden können». – Die Hindernisse und Hemmnisse liegen aber vor allem im «unverständigen Egoismus der Kantone», weshalb es Jahre lang – bis zur Inbetriebnahme des

ersten Teilstücks Basel–Liestal auf der Unteren Hauensteinlinie durch die Centralbahn 1854 – bei diesem einzigen Vorstoss nach Westen bleibt: auf der «kleinen Strecke zwischen Zürich und Baden, die auf einer Eisenbahnkarte des auswärtigen Continents so zu sagen verschwindet». – CARL MOREL, *Das schweizerische Eisenbahnnetz und seine national-ökonomische, politische und sociale Bedeutung*, Bern 1851, S. 12. Die grossen ausländischen Schienennetze erstrecken sich derzeit laut *Almanach des postes, chemins de fer, bateaux à vapeur, messageries et du roulage*, Paris 1844, S. 83–85 in den USA über 7000 km, in England über 4000 km, in Deutschland über 1000 km, in Frankreich über 600 km und in Belgien über 300 km.

ALFRED BIRK (vgl. Anm. 20), S. 178.

³⁹ Zitat aus den *Fundamental-Statuten* vom 2. Juni 1845, § 7 (vgl. Anm. 3). Der Wiener Hof genehmigt Negrellis Schweizer Engagement im Oktober 1845. – ALFRED BIRK (vgl. Anm. 20), S. 182–184.

⁴⁰ Bezeichnung in Analogie zur 1836 gegründeten und 1839 auf dem ersten Teilstück Wien–Brünn eröffneten Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der ältesten Österreichs, in deren Dienste Negrelli 1840 getreten ist. – ALFRED BIRK (vgl. Anm. 20), S. 182–185. – VICTOR RÖLL, Bd. 5. 1893 (vgl. Anm. 34), S. 2085. – ALFRED HORN / REIMAR HOLZINGER / WILHELM URBANCZIK, *Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*, Wien 1971. – MANFRED TUSCHEL / CSABA SZÉKELY, *Im Zug der Zeit. 150 Jahre Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*, Wien 1986.

⁴¹ Nach Negrellis Beispiel von 1838 (vgl. Anm. 21) publiziert Esslinger als Aktuar in der Direktion der Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft seine entsprechenden Erfahrungen eines am Bahnwesen interessierten Laien aus den «Briefen und Reise-notizen, die ich im Herbst dieses Jahres am Rhein und in Belgien für verehrte Freunde und zu eigener Belehrung niederschrieb» (S. 1), unter dem Titel *Mittheilungen über einige west-europäische Eisenbahnen*, Zürich 1839. Darin S. 9 die Impression aus Mecheln: «Der Bahnhof ist mit zahlreichen Kreuzungen und Drehscheiben versehen, und so sieht man denn hier Maschinisten mit den schnaubenden Ungeheuern, den Locomotiven, hin und her fahren, um sich zu versichern, dass sie im gehörigen Stande seyen; dort Wagenmeister die verschiedenen Wagen in ihrer Reihenfolge auf die Bahn schieben; anderwärts auf- und abladen, oder Hunderte von Reisenden aus- oder einsteigen. Wahrhaft grossartig ist es, wenn Züge von 20 bis 25 Personen- und Transportwagen ankommen oder abfahren und die Leichtigkeit, mit der sich diese in der Nähe kaum zu übersehenden Trains weiter bewegen, erregt gerechte Bewunderung.»

⁴² Gewerbsblatt für den Canton Zürich (vgl. Anm. 4), Nr. 2 vom 27. Februar 1846, S. 9–10.

⁴³ Mit Luigi Ercole Daverio (1804–1849), dem Alleinredaktor der Neuen Zürcher Zeitung seit 1845 – vormals Kellers Italienischprofessor an der Industrieschule und später deren Rektor, 1847 Erziehungsrat – einem echten Liberalen und Eisenbahn-Befürworter, ist Esslinger freundschaftlich verbunden, indem er ihm literarische Feuilletons – darunter Kunstberichte und Rezensionen von Keller – vermittelt. – LEO WEISZ, *Die Redaktoren der Neuen Zürcher Zeitung bis zur Gründung des Bundesstaates 1780–1848*, Zürich 1961, S. 302–333. – Zu Keller und Esslinger vgl. GOTTFRIED KELLER, *Gesammelte Briefe*, Bd. 4, Bern 1954, S. 14, 18–20, 395, 410.

⁴⁴ FELIX HERZOG, *Allgemeiner Anzeiger der Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen*, Luzern 1846, S. 13, 26 (Zentralbibliothek Zürich: PA 1247).

⁴⁵ FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 597.

⁴⁶ Gemäss dem ersten Fahrplan vom 5. August 1847 (vgl. Anm. 131). – FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 595–596.

- ⁴⁷ Laut FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 595 ist die Geschwindigkeit der Nordbahn «die auf den meisten deutschen Eisenbahnen angenommene von 2000 Fuss per Minute», was bei einem Fuss von 33 cm 39,6 km/h entspricht. Die Badische Staatsbahn kehrt in den ersten Jahren mit rund 40, höchstens 50 km/h. – ALBERT KUNTZEMÜLLER (vgl. Anm. 34), S. 28. – Die effektive Durchschnittsgeschwindigkeit auf der 121 km langen Strecke Paris–Orléans beträgt 39 km/h. – FRIEDRICH WILHELM VON REDEN (vgl. Anm. 36), S. 83–84. – Beim ersten schweren Eisenbahnunglück in Versailles am 8. Mai 1842 fährt der Zug mit 65 km/h. 1845 verunfallt ein Zug der Great North of England Railway bei 77 km/h; zu dieser Zeit berichtet Robert Stephenson, seine *Patentee* (vgl. Anm. 78) habe auf der Strecke Darlington–York schon 96 km/h erreicht. 1848 verkehren englische Güterzüge durchschnittlich mit 32 km/h, Personenzüge mit 48 km/h bei Spitzen bis 80 km/h. – VICTOR RÖLL, Bd. 5, 1893 (vgl. Anm. 34), S. 2306. Zu Stephensons Patentee: JOHN JAHN, *Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaues*, Berlin 1924. S. 26, 52, 53.
- ⁴⁸ MAX KUNDERTS, *Die Entwicklung der Reisegeschwindigkeit bei den schweizerischen Eisenbahnen*, *Rev. pol. Diss.* Zürich 1941, S. 66. Am Ende des 20. Jahrhunderts fahren Regionalzüge S 12 mit sieben Stationshalten in 27 Minuten, InterRegio-Schnellzüge ohne Halt in 17 Minuten von Zürich nach Baden.
- ⁴⁹ Die seit 1832 geplante und am 7. April 1839 eröffnete erste grosse Linie Deutschlands verbindet Dresden mit Leipzig (115 km); seit 1841 sind beide Städte über Magdeburg mit Berlin verbunden. Die Main-Neckar-Bahn fährt seit 1. August 1846 von Frankfurt a.M. über Friedrichsfeld bis Heidelberg, von wo man seit 1. August 1845 mit der breitspurigen Badischen Staatsbahn bis Freiburg/Br. gelangt (erst 1855 bis Basel, vgl. Anm. 34). Die seit 1836 angestrebte Linie Hamburg – Bergedorf – Berlin (271 km) wird am 15. Dezember 1846 dem Verkehr übergeben. In diesem Jahr werden auch die Verbindungen Berlin – Frankfurt an der Oder – Breslau sowie Milano – Treviglio und Vicenza – Padova – Venezia vollendet. Die Linie Amsterdam – Rotterdam ist im Bau und wird am 3. Juni 1847, zwei Monate vor Zürich – Baden, eröffnet. Alle Angaben aus VICTOR RÖLL (vgl. Anm. 34) und ARTHUR VON MAYER, *Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890*, Berlin 1891, S. 253, 381–383.
- ⁵⁰ Zürich ab 08.30 oder 19.00, Basel an 18.00 oder 05.00 Uhr. Seit 9. August 1847 mit Nordbahn und «Influenz» Zürich ab 10.00 und Baden an 10.45, ab 11.00 und Basel an 18.30 Uhr. Für die Fahrt nach Paris braucht es dann weiterhin drei Tage und drei Nächte: Basel ab 07.00, Paris an 16. 00 Uhr am dritten Tag. – FELIX HERZOG (vgl. Anm. 44).
- ⁵¹ Mit Eilwagen Zürich ab 19.00 und Basel an 05.00 Uhr, ab 05.30 und Freiburg an 12.00 Uhr, mit der Badischen Staatsbahn ab 13.25 und Mannheim an 20.47 Uhr. Seit 1. August 1846 besteht in Friedrichsfeld Anschluss auf die normalspurige Main-Neckar-Bahn Heidelberg – Sachsenhausen (von dort über den Main erst seit 15. November 1848 nach Frankfurt) und anderntags auf das Düsseldorfer Dampfschiff nach Mainz, mit Anschluss auf die 1840 eröffnete Taunus-Bahn Frankfurt – Wiesbaden. Oder man reist 1846 mit der Elsässer-Bahn von Basel nach Strassburg (vgl. Anm. 36), ab 06.00 und an 10.00 Uhr, von dort auf dem Kölner Dampfschiff bis Mainz an 22.00 Uhr, anderntags nach Frankfurt. Alle Angaben aus FELIX HERZOG (vgl. Anm. 44) und ARTHUR VON MAYER (vgl. Anm. 49), S. 665–672. – Im Oktober 1848 improvisiert Gottfried Keller, der mit einem von Eduard Sulzer (vgl. Anm. 19) bewilligten Stipendium der Zürcher Regierung nach Heidelberg reist, eine Kombination beider Möglichkeiten am Rhein. Er gelangt am 19. mit Pferdepost von Zürich bis Seon, am 20. bis Aarau und am 21. nach Basel, fährt also nicht mit der Nordbahn, doch am 21. von Basel mit der Elsässer-Bahn nach Strassburg, wo er (wie Goethe 78 Jahre zuvor) das Münster besichtigt. Anderntags am 22. setzt er mit Fährschiff nach Kehl über und kommt mit der am 1. Juni 1844 eröffneten Verbindungsbahn nach Appenweier auf die seit 1845 befahrene Strecke Mannheim – Freiburg der Badischen Staatsbahn, endlich via Karlsruhe – Bruchsal nachts in Heidelberg an. Die Westost-Transversale Paris – Wien ist erst nach dem Bau der Eisenbahnbrücke Strassburg – Kehl seit 6. April 1861 durchgehend befahrbar. – EMIL ERMATINGER, *Gottfried Kellers Leben*, 8. Aufl. Zürich 1950, S. 176. – BRUNO WEBER, *Gottfried Keller 1819–1890. Leben und Werk*, Zürich 1995, S. 16–17. – ALBERT KUNTZEMÜLLER (vgl. Anm. 34), S. 44–45.
- ⁵² Die Schweizerische Centralbahn eröffnet die Untere Hauensteinlinie von Basel bis Liestal am 10. Dezember 1854, bis Sis-sach am 1. Juni 1855, bis Läuelfingen am 1. Mai 1857 und den Tunnel nach Olten (2,5 km) am 1. Mai 1858. Am folgenden 15. Mai eröffnet die Nordostbahn die Strecke Brugg – Aarau, welche auf die seit 1856 befahrene Centralbahnlinie Aarau – Olten trifft, wodurch die Verbindungen Basel – Zürich und Romanshorn – Bern geschlossen sind. Die Bözbergbahn Brugg – Pratteln wird, von beiden Gesellschaften gemeinsam gebaut, am 2. August 1875 eröffnet. Knapp zwei Jahre zuvor, am 3. November 1873, wird mit der Basler Verbindungsbahn vom Badischen zum Centralbahnhof der Strang Zürich – Frankfurt verwirklicht. Angaben aus ALFRED MOSER (vgl. Anm. 34), Taf. I und II.
- ⁵³ *Einladung zur Bildung einer Vorbereitungsgesellschaft zur Erzielung höchstmöglicher Transportvervollkommnung auf der Handelsstrasse von Basel über Zürich und Chur nach Mailand*, Chur 1842. Unterzeichnet von den Altbundespräsidenten Johann Friedrich von Tschärner und Johann Baptist Bavier sowie dem Oberingenieur des Kantons Graubünden, Richard La Nicca (1794–1883), Schöpfer der Werkeisenbahn von Rodels im Domleschg 1832, später berühmt durch sein 1845–1869 verfolgtes Projekt einer Lukmanierbahn. – VICTOR RÖLL (vgl. Anm. 34), Bd. 5, 1893, S. 2450. – DIETHELM FRETZ, *Schweizerische Eisenbahn-Pioniere vor 1844*, Zollikon 1944, S. 29–40, 71, 72, 79, 92–94, Titelbild vor S. 5. – JANETT MICHEL, *Hundertfünfzig Jahre Bündner Kantonsschule 1804–1954*, Chur 1954, S. 29, 34–35. – HEINRICH ZOGG, *Das Hungerjahr 1816, Bernardino und Splügen und zwei grosse Ingenieure: Pocabelli und La Nicca*, in: *Die Alpen* 33, 1957, S. 226–229. – JAKOB RUDOLF METZ, in: *Bedeutende Bündner aus fünf Jahrhunderten*, Bd. 1, Chur 1970, S. 486–497.
- ⁵⁴ FELIX HERZOG (vgl. Anm. 44), S. 2, 25–27.
- ⁵⁵ Man fährt 1859 wie folgt: von Zürich seit 26. Juni 1856 mit der Bodenseebahn bis Wallisellen und seit 1. August dieses Jahrs mit der Glattalbahn bis Uster, weiter seit 9. November 1857 mit der Südostbahn bis Wetzikon und seit 13. August 1858 über Rüti nach Weesen – dann irgendwie nach Murg – von da seit 15. Februar 1859 mit der Südostbahn bis Sargans, wo man seit 1. Juli 1858 Anschluss auf die Südostbahnlinie Rheineck – Chur findet; das letzte Teilstück Weesen – Murg ist seit 1. Juli 1859 befahrbar. – ALFRED MOSER (vgl. Anm. 34), Taf. 1 und II.
- ⁵⁶ RÉJANE BARGIEL / SÉGOLENE LE MEN, *L'affiche de librairie au XIX^e siècle*, Paris 1957, S. 24 (Format) und S. 14, 46 Nr. 4, Abb. S. 28: zeitgenössisches Beispiel mit vergleichbarer Schriftmischung in Rotdruck, Anzeige des «Mémorial de Sainte-Hélène» von Emmanuel de Las Cases, illustriert von Nicolas Charlet, bei Bourdin & Furne in Paris 1846.

- ⁵⁷ Typische Beispiele sind Plakate der München-Augsburger Eisenbahn-Gesellschaft vor und nach dem Eröffnungsdatum 4. Oktober 1840. – WULF SCHADENDORF, *Das Jahrhundert der Eisenbahn*, München 1965, S. 13 Abb. 19. – *Plakate in München 1840–1940*, München 1975, S. 179 Nr. 1, Abb. S. 48. – ROLF L. TEMMING (vgl. Anm. 8), Abb. S. 43.
- ⁵⁸ Beispiele reproduziert in: *Theater in Zürich. 125 Jahre Stadttheater*, Zürich 1959. Kollektion in der Zentralbibliothek Zürich: LKR 6.
- ⁵⁹ BRUNO WEBER (vgl. Anm. 51), Abb. S. 26: Kellers Doktor-diplom aus der Druckerei von Zürcher & Furrer, deren klassizistisches Lettermaterial nach PAUL LEEMANN-VAN ELCK (vgl. Anm. 2), S. 111 «vorwiegend» aus der Schriftgiesserei Graberg stammt (vgl. Anm. 11).
- ⁶⁰ CORNELIUS TACITUS, *Opera quae supersunt ad optimorum librorum fidem*, 2 Bde., und *Opera quae supersunt ad fidem codicum Mediceorum*, 2 Bde., Zürich 1846–1847 bzw. 1846–1848. Der Herausgeber Johann Caspar von Orelli (1787–1849) wirkt seit 1831 als Oberbibliothekar der Stadtbibliothek und seit 1833 als Professor für klassische Sprachen an der Universität Zürich.
- ⁶¹ FERDINAND HITZIG, *Die Erfindung des Alphabetes. Eine Denkschrift zur Jubelfeier des von Gutenberg im Jahre 1440 erfundenen Bücherdruckes*, Zürich 1840. – *Ioannae Graiae litterae ad H. Bullingerum. Johanna Grey's Briefe an Heinrich Bullinger. Diplomatischer Abdruck des Originals, nebst deutscher und englischer Übersetzung. Denkschrift zum Jubiläum der Erfindung der Buchdruckerkunst*, Zürich 1840. Titelblatt gedruckt in Schwarz, Rot und Blau. Der Herausgeber und Übersetzer Anton Salomon Vögelin (1804–1880) wirkt seit 1835 als Aktuar, seit 1841 als Unterbibliothekar der Stadtbibliothek und später auch als Altphilologieprofessor an der Universität Zürich.
- ⁶² ALOIS NEGRELLI (vgl. Anm. 21), S. 38, 91. Einen Eindruck der schon 1835 in London grassierenden Buntheit von typographischen Strassenplakaten gibt ein Aquarell von John Parry, in: BEVIS HILLIER, *Posters*, London 1969, Abb. S. 24–25. Ein Reisender berichtet im Jahr der Weltausstellung 1851 von Londoner Theatern, Versicherungsfirmer, Bahn- und Schiffahrtsgesellschaften, die sich «auf riesigen vielfarbigen Placaten» anpreisen: MAX SCHLESINGER, *Wanderungen durch London*, Berlin 1852, Bd. 1, S. 39. – Um die Mitte der 1840er Jahre erscheinen in Paris die vom Lithographen Jean-Antoine Rouchon mittels Schablonen gedruckten vielfarbigen Buntplakate, Vorläufer der späteren chromolithographischen Meisterwerke von Jules Chéret und Henri de Toulouse-Lautrec. – ERNEST MAINDRON, *Les affiches illustrées*, Paris 1886, S. 94, 97, 98. – BERNARD CHAMPIGNEULLE, *Les premières affiches en couleurs*, in: *Graphis 9/50*, 1953, S. 486–489. – *Rouchon, un pionnier de l'affiche illustrée* (= Ausstellungskatalog des Musée de l'affiche et de la Publicité et Veyrier), Paris 1983.
- ⁶³ «Typographie expressive»: von RÉJANE BARGIEL / SÉGOLÈNE LE MEN (vgl. Anm. 56), S. 13–16 geprägter Begriff für den hierarchisch gliedernden, auch Buntdruck einsetzenden Stil der Pariser Plakate seit den 1830er Jahren. Ebenda S. 10–11, 15, 52 Nr. 44 mit Abb. S. 53 als typisches Beispiel die Anzeige des Romans *Paul et Virginie* von Bernardin de Saint-Pierre in der von Tony Johannot illustrierten Ausgabe des Verlags Léon Curmer 1838: Vignettenplakat mit eingesetztem Holzstich im Blattzentrum und vierfarbiger Typographie expressive in Schwarz, Braun, Grün, Blau aus der Offizin von Ambroise und Hyacinthe Firmin-Didot.
- ⁶⁴ *Zur Erinnerung an die Jahrhundertfeier der ersten Eisenbahn. Von der Nachbildung des ersten Eisenbahnzuges*, in: David Bürkli's Züricher Kalender für das Jahr 1948, S. 29–33 (I. Klasse rot, II. Klasse gelb, III. Klasse grün, III. Klasse offene Stehwagen braun, Gepäckwagen blau). – *A note on the colours of early locomotives*, in: *The locomotive, railway carriage and wagon review, supplement: Railway centenary 1825–1925*, London 30. Juni 1925, S. 6–7.
- ⁶⁵ *Niklaus Stoecklin 1896–1982* (= Ausstellungskatalog Gewerbemuseum), Basel 1986, Farbabb. S. 71.
- ⁶⁶ *Tagebuch der Strasse. Wiener Plakate* (= Ausstellungskatalog der Wiener Stadt- und Landesbibliothek), Wien 1981, Farbabb. S. 155.
- ⁶⁷ KARL LÜÖND / CHARLES LEUPIN, *Herbert Leupin: Plakate, Bilder, Graphiken*, Basel 1995, Farbabb. S. 117.
- ⁶⁸ BERNARD CHAMPIGNEULLE, *A. M. Cassandre*, in: *Graphis 7/34*, 1951, Abb. S. 13. – HENRI MOURON, *Cassandre: Plakatmaler, Typograph, Bühnenbildner*, München 1985, S. 67, Farbtaf. 12.
- ⁶⁹ BRUNO MARGADANT, *Das Schweizer Plakat 1900–1983*, Basel 1983, Farbabb. S. 28.
- ⁷⁰ WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN, *Das Plakat in der Schweiz*, Schaffhausen 1990, Farbabb. S. 150.
- ⁷¹ WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 24.
- ⁷² FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 589–591. – JOSEF GWERDER / ERICH LIECHTI / JÜRIG MEISTER, *Schiffahrt auf dem Zürichsee 1835 bis heute*, Basel 1976, Abb. 27, 31.
- ⁷³ FRANZ KELLER, *Sammlung von Constructionen aus dem Gebiete des Eisenbahnbaues*, Karlsruhe 1842, 2. Abt. Taf. III (Seitenansicht). – FRIEDRICH WILHELM VON REDEN, *Die Eisenbahnen Deutschlands*, 5 Bde., Berlin 1843–1847; Bd. 1, 1843, S. 238–241 (Sharps Lokomotiven). – JOHN JAHN (vgl. Anm. 47), S. 31, Abb. 16. – RICHARD VON HELMHOLTZ / WILHELM STABY, *Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*, Bd. 1: 1835–1880, München 1930, Abb. S. 7. – ALBERT KUNTZEMÜLLER (vgl. Anm. 34), S. 15. – Mit *Löwe* übereinstimmend die von Emil Kessler in Karlsruhe 1841/42 nachgebaute *Badenia*: FRIEDRICH WILHELM VON REDEN, Bd. 1, 1843 (wie oben), S. 237, und Bd. 2/3, 1845, S. 1360. – ALBERT KUNTZEMÜLLER (vgl. Anm. 34), S. 33. – RALF ROMAN ROSSBERG, *Geschichte der Eisenbahn*, Künzelsau 1977, Abb. S. 207.
- ⁷⁴ Erstmals erschienen in der Züricher Freitags-Zeitung Nr. 7 vom 13. Februar 1846, danach häufig im Tagblatt der Stadt Zürich des Verlegers Ulrich (vgl. Anm. 30) und in allen *Verhandlungen* der Nordbahngesellschaft von 1847 bis zur Schlussvignette zum Fusionsvertrag mit der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft von 1853 (vgl. Anm. 3).
- ⁷⁵ FRIEDRICH WILHELM VON REDEN (vgl. Anm. 73), Bd. 2/3, 1845, S. 1359. – ALFRED MOSER (vgl. Anm. 34), S. 15 Anm. 1.
- ⁷⁶ Die badischen Lokomotiven erhalten schon lange vor der Auslieferung ihre Schweizer Namen geprägt «nach den Flüssen, durch deren Gebiet sich die Bahn ziehen wird», laut *Verhandlungen 1847* (vgl. Anm. 3), S. 12. Ihre äusseren Merkmale sind eine freie Treibachse bzw. zwei gekuppelte Treibachsen, mit zwei vorgesetzten gekuppelten Laufachsen im Drehgestell nach amerikanischem System (modifizierter Norris-Typ mit waagrechtens Aussenzylindern vor dem Drehgestell), Stehessel mit hoher Vierseitkuppel (domed firebox, haystack boiler oder Heuschöber, von Robert Stephenson 1838 eingeführt) und Langrohrkessel in Long-boiler-Bauart, über der vorgebauten Rauchkammer ein konischer Schornstein mit Funkenfänger wegen der damals bevorzugten Holzfeuerung. Spezifikation in ALFRED MOSER, *Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen*. 4. neugestaltete und nachgeführte Auflage, Basel 1967, S. 68–75. – CLAUD BOCK / HANS WISMANN / WALTER TRÜB, *Lokomotiven und Triebwagen im Verkehrshaus der*

- Schweiz, Zürich 1985, S. 8–13. – Das zweiachsige Laufdrehgestell anstelle der üblichen Laufachse ist gemäss Negrellis «bestimmt ausgesprochenen Wünschen» und «hiefür erteilten speziellen Vorschriften» konstruiert worden (zitiert aus der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 15 vom 15. Januar 1847, S. 60), weil «nothwendig auf die den Eisenbahnbau in gebirgigen Gegenden bedingenden Verhältnisse und namentlich auf die auch bei dieser Linie öfter erscheinenden stärkeren Kurven» Rücksicht zu nehmen ist, wie MARTIN ESCHER in den *Verhandlungen 1847* (vgl. Anm. 3), S. 12 erklärt hat. Zum Drehgestell VICTOR RÖLL (vgl. Anm. 34), Bd. 1.1890, S. 1106–1115 und Bd. 5, 1895, S. 2300 sowie JOHN JAHN (vgl. Anm. 73), S. 56–69. – In Karlsruhe baut Kessler (vgl. Anm. 75) den modifizierten Norris-Typ auch für die württembergische Staatseisenbahn, auf der schon sechs amerikanische Drehgestell-Maschinen von Norris und Baldwin laufen, in weiteren sechs Lokomotiven, deren erste, die 1847 ausgelieferte *Stuttgart*, den beiden 2B-Dampfwagen *Reuss* und *Rhein* der Nordbahn auffallend ähnlich sieht. Man vergleiche die *Reuss* in ALFRED MOSER, 1967 (vgl. oben), S. 75 Abb. 97, mit der *Stuttgart* in RICHARD VON HELMHOLTZ / WILHELM STABY (vgl. Anm. 73), S. 220 Abb. 284, und S. 224, Taf. 25. Dazu FRIEDRICH WILHELM VON REDEN (vgl. Anm. 73), Bd. 2/3/3, Suppl. 1846, S. 82–84.
- 77 Zitierte Bezeichnung der von George Stephenson 1833 patentierten Maschine von Robert Stephenson 1842, laut FRIEDRICH WILHELM VON REDEN (vgl. Anm. 73), Bd. 1, 1843, S. 238.
- 78 JAMES G. H. WARREN, *A century of locomotive building by Robert Stephenson & Co. 1823–1923*, Newcastle upon Tyne 1923 (Reprint: Newton Abbot 1970), S. 311–325. – JOHN JAHN (vgl. Anm. 47), S. 24–30.
- 79 ALOIS NEGRELLI (vgl. Anm. 21), S. 91–97, 184. Dazu FRIEDRICH WILHELM VON REDEN (vgl. Anm. 36), S. 125 bis 139. Stundentakt-Fahrplan im *Almanach* 1844 (vgl. Anm. 37), S. 114.
- 80 JACQUES-EUGÈNE und CHARLES ARMENGAUD, *L'industrie des chemins de fer ou dessins et descriptions des principales machines locomotives*, Paris 1839, S. 65–75 § XI, und *Atlas Pl. 8: «Elevation»*, Seitenansicht der *Tayleur* im Kupferstich von Émile Ollivier (1800–1864).
- 81 Spezifikation in AUGUST WILHELM BEYSE, *Beiträge zum praktischen Eisenbahnbau*, 1.–3. Teil, Karlsruhe 1844; 1. Teil, S. 570–571.
- 82 BRUNO MARGADANT (vgl. Anm. 69), Farbabb. S. 179. – DAWN ADES, *Posters*, New York 1984, Farbabb. S. 114. – *Otto Baumberger 1889–1961* (= Ausstellungskatalog Museum für Gestaltung), Zürich 1988, Farbabb. S. 90–91, Text S. 122–123. – WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 162.
- 83 STANLEY MASON, *A. M. Cassandre, a poster genius in retrospect*, in: *Graphis* 37/218, 1982, Farbabb. S. 468. – HENRY MOURON (vgl. Anm. 68), S. 74, Farbt. 39.
- 84 BRUNO MARGADANT (vgl. Anm. 69), Farbabb. S. 210. – NIKLAUS STOECKLIN (vgl. Anm. 65), Farbabb. S. 32, Frontispiz. – WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 163.
- 85 DAWN ADES (vgl. Anm. 82), Farbabb. S. 132. – NIKLAUS STOECKLIN (vgl. Anm. 65), Abb. S. 53. – WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 41.
- 86 STANLEY MASON (vgl. Anm. 83), Farbabb. S. 463. – DAWN ADES (vgl. Anm. 82), Farbabb. S. 159. – HENRY MOURON (vgl. Anm. 68), S. 59–60, Farbt. 15.
- 87 ALAN WEILL, *Plakatkunst international*, Berlin 1985, Farbabb. S. 202. – HENRY MOURON (vgl. Anm. 68), S. 63–64, Farbt. 56.
- 88 WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 161.
- 89 KARL LÜÖND / CHARLES LEUPIN (vgl. Anm. 67), Farbabb. S. 110.
- 90 WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 75, Text S. 111.
- 91 Zu Isambard Kingdom Brunel (1806–1859): FRANK BOOKER, *The Great Western Railway, a new history*, Newton Abbot 1977. – *The Great Western Railway, 150 glorious years*, hrsg. von PATRICK WHITEHOUSE / DAVID ST. THOMAS, Newton Abbot 1984. – ADRIAN VAUGHAN, *Isambard Kingdom Brunel, engineering knight-errant*, London 1993.
- 92 MAX MARIA VON WEBER, *Vom rollenden Flügelrade. Skizzen und Bilder*, Berlin 1882, Zitat S. 2; über Brunel S. 10–13.
- 93 Gemälde von Joseph Mallord William Turner (1775–1851): Öl auf Leinwand 91×122 cm, ausgestellt in der Royal Academy London 1844 (London, National-Gallery, Inv. 538). – WULF SCHADENDORF (vgl. Anm. 57), S. 17. – JOHN GAGE, *Turner: Rain, Steam and Speed*, London 1972 (grundlegend). – MARTIN BUTLIN / EVELYN JOLL, *The paintings of J. M. W. Turner*, New Haven 1977, Nr. 409. – JOHN GAGE, *J. M. W. Turner*, New Haven 1987, S. 233–234, Farbabb. S. 10, 12–13. – JAMES HAMILTON, *Turner and the scientists*, London 1998, S. 98–104, 133 (Turner und Brunel).
- 94 WILLIAM MAKEPEACE THACKERAY (1811–1863) in *Fraser's Magazine*, June 1844, zitiert von MARTIN BUTLIN / EVELYN JOLL (vgl. Anm. 93), S. 233.
- 95 ALAN WEILL (vgl. Anm. 87), Farbabb. S. 71.
- 96 BRUNO MARGADANT (vgl. Anm. 69), Farbabb. S. 113.
- 97 BRUNO MARGADANT (vgl. Anm. 69), Farbabb. S. 166. – WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 120.
- 98 KARL LÜÖND / CHARLES LEUPIN (vgl. Anm. 67), Farbabb. S. 115.
- 99 WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 257. – KARL WOBMANN / MARKUS SEGER (vgl. Anm. 6), S. 32 Farbabb. 134.
- 100 WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 208.
- 101 WILLY ROTZLER, *Celestino Piatti und die Verwandlung der Welt in Bilder*, in: *Celestino Piatti, Meister des graphischen Sinnbilds*, hrsg. von BRUNO WEBER, München 1987, S. 29–46, Zitat S. 39. – CELESTINO PIATTI, *Plakate*, München 1992, Farbabb. S. 91.
- 102 WILLY ROTZLER / FRITZ SCHÄRER / KARL WOBMANN (vgl. Anm. 70), Farbabb. S. 86.
- 103 PIERRE BELVÈS, *Cent ans d'affiches des chemins de fer*, Paris 1980, Farbabb. Nr. 124–126. – HENRY MOURON (vgl. Anm. 68), S. 37–40, 68–69, Farbt. 10, 11, 16.
- 104 DAWN ADES (vgl. Anm. 82), Farbabb. S. 161. – HENRY MOURON (vgl. Anm. 68), S. 63–64, Farbt. 34.
- 105 So definiert vom Civilingenieur, Architekten und Eisenbahnsachverständigen AUGUST WILHELM BEYSE (vgl. Anm. 81), S. 237 § 77 (datiert Köln 1. Juli 1842).
- 106 Handschriftliches Memorial über das Personal der Nordbahn vom Ausschuss-Mitglied Hans Conrad Schulthess-Landolt (vgl. Anm. 27), zitiert von SAMUEL ZURLINDEN (vgl. Anm. 3), S. 8. Der Nachdruck auf die «unerschütterliche Pflichttreue» des Personals, «vor allem aber des Lokomotivführers», ist vermutlich eine Folgerung aus dem Zugzusammenstoß auf der Badischen Staatsbahn in St. Ilgen am 2. Januar 1846, der ein Todesopfer und sechzehn Verletzte gefordert hat. – ALBERT KUNTZEMÜLLER (vgl. Anm. 34), S. 34.
- 107 FRIEDRICH WILHELM VON REDEN (vgl. Anm. 73), Bd. 1, 1843, S. 250.
- 108 *Zur Erinnerung an die Jahrhundertfeier der ersten Eisenbahn* (vgl. Anm. 64), S. 32. Die historischen Uniformen sind 1947

- nachgeschneidert worden. In der Gehaltsliste der Nordbahn rangiert ein Lokomotivführer unter seinen direkten Vorgesetzten, Bahningenieur und Oberwerkführer (mit je 1600 Fr.), an dritter Stelle (mit 1150 Fr.) vor Kontrolleur und Oberkondukteur (mit je 1000 Fr.); sein Sozialprestige ist erheblich. – FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 599.
- ¹⁰⁹ HANS PETER HÄBERLI, *Der erste Schweizer Lokführer. Die Bahn im Familienwappen*, in: Schweizer Archiv für Heraldik 112, 1998, S. 119–120.
- ¹¹⁰ Neue Zürcher Zeitung Nr. 83 vom 24. März 1846, S. 333. Zitat aus dem Korrespondenzbericht im Morgenblatt für gebildete Leser (Stuttgart) Nr. 86 vom 10. April 1846, S. 344.
- ¹¹¹ PAULINE ESCHER (vgl. Anm. 24), S. 28.
- ¹¹² Zitat aus dem Morgenblatt 1846 (vgl. Anm. 110).
- ¹¹³ *Spanischbrötli und Badener Chräbeli*, in: Badener Neujahrsblätter 60, 1985, S. 3–19.
- ¹¹⁴ DAVID HERRLIBERGER, *Zürcherische Ausruff-Bilder. Zweite Abtheilung*, Zürich 1749, Nr. 102. – DAVID HESS, *Die Badenfahrt*, Zürich 1818, S. 584 und 90–93. Vgl. Farbabb. auf dem vorderen Schutzumschlag von FRANZ DOPPLER / RUEDI FISCHLI, *Baden*, Bern 1979 (= Schweizer Heimatbücher, 67).
- ¹¹⁵ HEINRICH MENG, *Mundartwörterbuch der Landschaft Baden im Aargau nach Sachgruppen*, Baden 1986, S. 84.
- ¹¹⁶ *Schweizerisches Idiotikon, Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache*, Bd. 5, Frauenfeld 1905, Sp. 984–985. – HANS SCHULTHESS, *Kulturbilder der Vergangenheit*, Bd. 4, Zürich 1949, S. 53–55.
- ¹¹⁷ BARTHOLOMÄUS FRICKER, *Geschichte der Stadt und Bäder zu Baden*, Aarau 1880, stellt von S. 586 zu S. 636–638 keine Verbindung her.
- ¹¹⁸ *Die Entwicklung des aargauischen Eisenbahnnetzes*, Lenzburg 1874, S. 6.
- ¹¹⁹ SAMUEL ZURLINDEN (vgl. Anm. 3), zitiert aus «einem uns gütigst zur Verfügung gestellten Manuskript» eines Anonymus. Zuvor auch in: David Bürkli's Züricher Kalender auf das Jahr 1897 (vgl. Anm. 24), S. 7.
- ¹²⁰ *Schweizerisches Idiotikon* (vgl. Anm. 116), Bd. 4, 1901, Sp. 1269.
- ¹²¹ OSKAR WELTI (vgl. Anm. 3), S. 124–125. Ähnlich OSKAR WELTI, in: *100 Jahre Schweizer Eisenbahnen*, Zürich 1947, S. 125.
- ¹²² OTTO MITTLER, *Geschichte der Stadt Baden*, Bd. 2, Aarau 1965, S. 124, 237, 242.
- ¹²³ ULI MÜNZEL, *Baden und seine Gäste*, Baden 1984, S. 43. – CLAUD BOCK / HANS WISMANN / WALTER TRÜB (vgl. Anm. 76).
- ¹²⁴ RUDOLF ERICH RASPE / GOTTFRIED AUGUST BÜRGER, *Abenteuer des berühmten Freiherrn von Münchhausen*, Illustrationen von Martin Disteli, hrsg. von BRUNO WEBER, Zürich 1986, S. 67–69.
- ¹²⁵ BRUNO WEBER, *Wer ist «jener Leonardo»? Einsichten in Gottfried Kellers Librarium*, in: *Librarium* 40/2, 1997, S. 84–85, 102–103.
- ¹²⁶ BRUNO WEBER, *Henry de Rohan und der Heizenberg. Überlegungen zu einem nicht vorhandenen Gemälde (1632/35)*, Beilage zum Jahresbericht der Historisch-Antiquarischen Gesellschaft von Graubünden 105.1975, 1977, S. 13–14, 84–86.
- ¹²⁷ BRUNO WEBER, *Ubi caelum terrae se coniungit. Ein altertümlicher Aufriss des Weltgebäudes von Camille Flammarion*, in: *Gutenberg-Jahrbuch* 1973, S. 381–408.
- ¹²⁸ CONRAD FERDINAND MEYER, *Sämtliche Werke. Historisch-kritische Ausgabe*, Bd. 11, Bern 1959, Zitat S. 120, Kommentar S. 263. Hans Rudolf Werdmüllers Abschiedsbrief vom 4. April 1642 aus Brugg in LEO WEISZ, *Die Werdmüller*, Bd. 1, Zürich 1949, S. 164–165.
- ¹²⁹ Spanischbrötchen kommen in der Korrespondenz von Meyers Mutter in Baden an ihre Kinder in Zürich in den Jahren 1846–1853 immer wieder vor. BETSY MEYER-ULRICH, «...das ganze Herz deiner Mutter». *Briefe an Betsy und Conrad Ferdinand Meyer, 1846–1856*, hrsg. von DAGMAR SCHIFFERLI und BRIGITTA KLAAS-MEILIER, Zürich 1998, S. 36, 52, 68, 69, 81, 105, 121, 265, 370.
- ¹³⁰ 40 Zweiachser, wovon 30 Personenwagen, gebaut mit einachsigen Drehgestellen (System Wetzlich) von der Wagenfabrik Schmieder und Mayer in Karlsruhe. Bericht der Schweizerischen Nordbahngesellschaft vom 11. Januar 1847, publiziert in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 15 vom 15. Januar 1847, S. 60. – FRIEDRICH VOGEL (vgl. Anm. 3), S. 596–597. – *Zur Erinnerung an die Jahrhundertfeier der ersten schweizerischen Eisenbahn* (vgl. Anm. 64), S. 30, mit Massangaben (Länge 6,92 m, Breite 2,88 m), und Abb. S. 33. – Weitere Abb. in ALFRED MOSER (vgl. Anm. 34), *Nachtrag zur Hundertjahrfeier des Eisenbahnbetriebes in der Schweiz 1947*, S. 31. – CLAUD BOCK / HANS WISMANN / WALTER TRÜB (vgl. Anm. 76), *Aufrisse* S. 11 (Höhe total 3,24 m, Nutzhöhe Kasten 2,10 m). – *Bernisches Historisches Museum, Jahresbericht 1997*, Bern 1998, S. 40 (Modell Märklin 1997). *Kunst + Architektur* 48/1, 1997, Vorderumschlag mit Farbabb. der Aufrisse (vgl. Anm. 1). – Eine Nordbahn-Komposition profiliert sich unter neckischen Rauchwolken auf dem anonym nach der Denktafel von 1846 gestalteten Werbeplakat der Schweizerischen Bundesbahnen für den rekonstruierten «Spanischbrötlizug» von 1947; das hybride Produkt sieht allerdings mehr wie eine Aktie aus, im Weltformat 128×90 cm. – KARL WOBMANN / MARKUS SEGER (vgl. Anm. 6), S. 28 Farbabb. 124.
- ¹³¹ *Die Schweizerische Nordbahn. Erste Section Zürich–Baden in malerischer Darstellung des Limmattales*, Zürich: Orell, Füssli & Comp. 1847. Lithographische Streckenkarte als Gelände-Grundriss aus der Vogelschau, vermutlich nach Entwurf von Friedrich Wilhelm Delkeskamp. BRUNO WEBER, *Formen und Funktion älterer Panoramen*, in: *Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte* 42, 1985, S. 258, 265 Anm. 11, Abb. 1. Reproduziert mit Text von ROLAND ESCHLE als 16. Neujahrsblatt der Freisinnig-Demokratischen Partei Zürich 1 auf das Jahr 1997.
- ¹³² Erster Fahrplan in *Die Schweizerische Nordbahn* (vgl. Anm. 131) und als Anschlagzettel mit Datum 5. August 1847, reproduziert in: David Bürkli's Züricher Kalender auf das Jahr 1897 (vgl. Anm. 24), S. 9. Spätere Fahrpläne mit reduziertem Angebot im Tagblatt der Stadt Zürich Nr. 281 vom 8. Oktober 1847, S. 1565; Nr. 315 vom 11. November 1847, S. 1721; Nr. 333 vom 19. November 1847, S. 1786–1787.
- ¹³³ Zitate aus dem anonymen Beitrag *Zum Titelbilde (Der Bahnhof in Zürich)* in: (David Bürkli's) Züricher-Kalender auf das Schaltjahr 1848.
- ¹³⁴ Zitate aus dem Bericht über die Eröffnung der Schweizerischen Nordbahn in der Neuen Zürcher Zeitung Nr. 221 vom 9. August 1847, S. 945–946. Der «thätige Mann» ist Direktor Martin Escher (vgl. Anm. 24).

ZUSAMMENFASSUNG

Der seit 1947 bekannte, bisher noch nicht analysierte, Einblatt-Druck ist 1846 im Auftrag der Schweizerischen Nordbahngesellschaft von Orell, Füssli & Comp. als Exponat für die Erste Zürcherische Industrie-Ausstellung in einem einzigen Exemplar hergestellt worden. Die eidgenössischen Gesandten an der Tagsatzung in Zürich sind das anvisierte Publikum. Das typographische Meisterwerk antizipiert werbewirksame Eigenheiten der modernen Plakatkunst im 20. Jahrhundert. Seine Formulierung mit fiktivem Fahrplan stammt vermutlich von Regierungsrat Melchior Esslinger, Direktor der Nordbahngesellschaft. Der Lokomotivführer, der ihren Gründer und Direktionspräsidenten Martin Escher personifiziert, steht auf einer exakt dargestellten englischen Maschine, welche seit 1837 auf der meistfrequentierten französischen Eisenbahnlinie im Stundentakt verkehrt. Das Werbeblatt eröffnet europäische Perspektiven, welche für das 1847 verwirklichte Unternehmen, die provinzielle «Spanischbrötlibahn» auf der Strecke von Zürich nach Baden, unerreichbar geblieben sind.

RÉSUMÉ

La feuille imprimée connue depuis 1947, qui jusqu'ici n'a pas encore fait l'objet d'une analyse, fut réalisée en 1846 à la demande de la Société suisse des chemins de fer du Nord pour être présentée en un seul exemplaire à la première exposition zurichoise de l'industrie. Cet exemplaire était destiné aux représentants des cantons à la Diète à Zurich. Ce petit chef-d'œuvre de la typographie anticipe d'une certaine manière celles qui seront les techniques publicitaires utilisées au 20^{ème} siècle dans l'art moderne de l'affichage. L'horaire fictif reproduit sur cette page est probablement l'œuvre de Melchior Esslinger, membre du gouvernement zurichois et directeur de la Société des chemins de fer du Nord. Le conducteur de locomotive, censé incarner Martin Escher, fondateur de la société et président de sa direction, se trouve sur une machine de fabrication anglaise très exactement reproduite, qui depuis 1837 circule à cadence horaire sur la voie ferroviaire française la plus fréquentée. Ce texte publicitaire ouvrait certaines perspectives à l'échelle européenne, qui sont finalement restées lettre morte pour l'entreprise réalisée en 1847, la ligne ferroviaire régionale dite «Spanischbrötlibahn» couvrant le trajet Zurich-Baden.

RIASSUNTO

Il manifesto pubblicitario, conosciuto dal 1947 e mai analizzato sinora, è stato stampato in un'unica copia dalla Orell, Füssli & Comp, per conto della Schweizerische Nordbahngesellschaft, quale pezzo d'esposizione per la prima esposizione dell'industria zurighese. Lo stampato aveva come pubblico target gli invitati della Confederazione alla Dieta federale di Zurigo. Il capolavoro tipografico anticipa con effetti pubblicitari notevoli le caratteristiche dell'arte del manifesto del XX secolo. Il suo testo con l'orario ferroviario fittizio è stato redatto probabilmente dal Consigliere di Stato Melchior Esslinger, direttore della società ferroviaria «Nordbahngesellschaft». Il conducente della locomotiva, che rappresenta il fondatore e presidente di direzione della società ferroviaria Martin Escher, si trova su una locomotiva inglese, raffigurata con precisione, in servizio dal 1837 sulla linea ferroviaria francese più frequentata. La locandina pubblicitaria suggerisce delle prospettive europee che per l'azienda fondata nel 1847, la ferrovia di provincia «Spanischbrötlibahn» sulla tratta da Zurigo a Baden, rimasero irraggiungibili.

SUMMARY

Known since 1947, this single sheet, of which only one copy was printed, has not yet been analysed. It was commissioned in 1846 from Orell, Füssli & Comp. by the Schweizerische Nordbahngesellschaft for the first industrial exposition in Zurich and was intended for the representatives of the Confederation at the Diet in Zurich. The typographical masterpiece prefigures the efficient advertising techniques and artistry of 20th century poster making. The idea of using a fictional timetable was presumably proposed by Executive Councillor Melchior Esslinger, who was the director of the Nordbahngesellschaft. The engine driver, who personifies Martin Escher, the founder and chairman of the railroad company, is standing on an exactly rendered English locomotive, which had been making hourly runs on the busiest railroad line in France since 1837. The advertising sheet opens up the perspective of European travel, which was not fulfilled for the "Spanischbrötlibahn", the provincial railroad line between Zurich and Baden that began running in 1847.