

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Band: 75 (1997)
Heft: 6

Artikel: 150 Jahre Faszination Eisenbahn
Autor: Kletzhändler, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-723933>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

150 Jahre Faszination Eisenbahn

Von Marcel Kletzhändler

Zwar fuhr die erste öffentliche Eisenbahn schon 1825 vom englischen Stockton nach Darlington. In der Schweiz aber begann das Eisenbahnzeitalter 1847. Damals ahnte freilich noch niemand, dass Lokomotiven und Wagen, Schienen, Tunnels und Brücken sich dereinst zum Sinnbild helvetischer Identität entwickeln würden.

Das so unverkennbare metallische Schleifgeräusch beim Kurvenfahren. Das Pfeifen der Lokomotive, kurz und dunkel zuerst, dann langgezogen immer heller werdend, bevor der Zug in einen der vielen Tunnels mit ihrem immer leicht moderigen Geruch einfährt. Das energische Klingeln der Stationsglocken neben den Bahnhofshäuschen mit den verheissungsvoll fremden Namen: «Lüen-Castiel», «Peist», «Litzirüti». Namen,

Klänge, Gerüche, die Eisenbahn bedeuten und an Ferien erinnern. Obwohl neben den sonnenverbrannten hölzernen Stationshäuschen mit den Geranien in den Fenstern immer ernst dreinblickende, respektheischende Männer mit Eisenbahnermützen standen. Denn was für die auf den harten Holzbänken in den Wagen Drinsitzenden Ferien verhiess, war für die Uniformierten Arbeit und Alltag. Sie standen dort, unbeweglich und zuverlässig, als gehörten sie schon seit eh und je in diese Berglandschaft.

Mehr noch als die Swissair ist die Eisenbahn zum Inbegriff für die Schweiz mit all ihren Tugenden geworden. Dazu zählen auch einst abgelegene Gebirgslandschaften, die per Eisenbahn bequem und mit fast hundertprozentiger menschlicher und technischer Zuverlässigkeit zu erreichen sind. Ihre Kunstbauten, die unzähligen Brücken, Viadukte und Tunnels, erleben wir als natürliche Teile der Landschaft, den fahrplangesteuerten Rhythmus der Züge als ihren Herzschlag und die Eisenbahnschienen als ihre Arterien, die in alle Landesteile ausstrahlen. Keine Schulreise ohne Eisenbahn, (fast) keine Ferien ohne SBB, hin zum ewigen Firnschnee, wohin uns ihre allernächsten

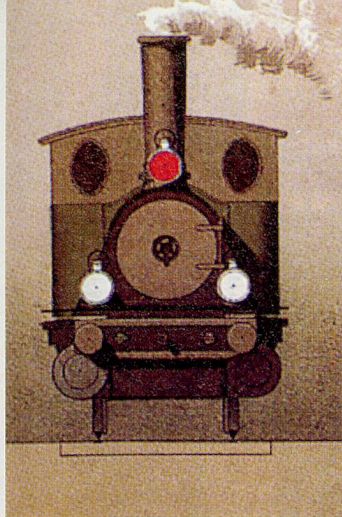
Verwandten, die Zahnrad-, Draht- und Luftseilbahnen, bringen. Und alle angetrieben von der urschweizerischen Energie aus dem Wasser der Gletscher und aus der Kraft der Berge. Keine Schweiz eigentlich ohne Eisenbahn, diesem nationalen Mythos, und ohne Halbtax- oder Generalabonnement, die uns mit dem Dampfschiff von Brunnen oder Flüelen zu jenem anderen Mythos und auf das Rütli bringen.

Dabei ist es erst gute 80 Jahre her, seit 1914 mit der Chur-Arosa-Bahn die letzte Strecke der Rhätischen Bahn eröffnet worden ist. Vier Jahre zuvor vollendete die Berninabahn eine der bis heute spektakulärsten Alpenüberquerungen auf Schmalspurschienen. Das noch heute grösste Nicht-SBB-Netz gab es da schon 25 Jahre, seit der 1889 erbauten Landquart-Davos-Bahn. Und doch erfolgte bereits neun Jahre zuvor mit dem Gotthardtunnel-Durchstich am 28. Februar 1880 eine der kühnsten eisenbahntechnischen Leistungen. Jahrelange Projektierungsarbeiten waren dem Jahrhundertwerk vorausgegangen, die dann unter enormem Aufwand – zeitweise arbeiteten bis 25 000 italienische Fremdarbeiter am Vortrieb der Tunnelröhre zwischen Göschenen und Airolo – in auch für heutige Verhältnisse erstaunlich kurzer Zeit vollendet wurden. Vorher waren in noch nie dagewesener Akribie die 200 Kilometer zwischen Luzern und Locarno praktisch Meter für Meter vermessen worden, was mit den noch einfachen Geräten nicht ohne bewunderungswürdige Leistungen der damaligen Vermessungsingenieure, aber auch nicht ohne «hauseigene» Detailkenntnis der Berge möglich gewesen wäre.

Wie zukunftssträchtig damals gedacht wurde, zeigt auch die Tatsache, dass trotz des vor über hundert Jahren noch geringen Verkehrsaufkommens der Gotthardtunnel von allem Anfang an zweispurig geplant worden ist. Und es soll in diesem Jubiläumsbericht nur ganz am Rande darauf hingewiesen sein, dass man sich erst jetzt verschämt und widerwillig auch an ganz andere Nord-Süd-Bahntransporte erinnert, die heute dunkelste Schatten auf das un-



Dass die Bahn auch vor weit über 100 Jahren ganze Familien faszinierte, zeigt dieses «Schweizerische Eisenbahnspiel zur Unterhaltung und Belehrung».



bekümmerte einstige Schulreisebild des heilen Bahnlandes Schweiz werfen. Das, damit es in all der Jubiläumsjubelstimmung nicht ganz vergessen gehe.

Denn zum Feiern gibt es Grund: Die Gotthardbahn setzte Massstäbe. Nicht nur bau- und eisenbahningenieurs-technische, sondern vor allem auch gesellschaftliche, wirtschaftliche, soziale und politische. Denn es war vor allem die Eisenbahn, die – vorerst noch unter privatem Unternehmertum – Ende der 1850er, dann der 1870er und noch einmal der 1880er Jahre in mehreren Schüben und in verschiedenen Regionen wuchs und endgültig auch die Schweiz in das Industriezeitalter führte. Dagegen war die am 9. August 1847 – also vor genau einhundertundfünfzig Jahren – in Betrieb genommene erste kurze Eisenbahnstrecke in der Schweiz zwischen Zürich und Baden noch ganz dem ach so «idyllischen» Biedermeier verhaftet, wovon auch ihr Name zeugt: «Spanisch-Brötli-Bahn». Benannt nach dem schmackhaften und leicht blähenden Hefengebäck, brachten es die Frühmorgenzüge in die Frühstücksstuben verwöhnter Zürcher Familien. Nur reiche Stände leisteten sich damals Eisenbahnfahrten in die aargauische Bäderstadt, in bunten Wagen, die aussahen wie Postkutschen auf Schienen. Wobei sich die Schweiz damit nicht einmal besonders fortschrittlich zeigte. Denn als die «NZZ» über jenen Tag schrieb: «Die Lokomotive «Limmat», geschmackvoll mit Blumen bekränzt, war vorgespannt, auf ihrem Vorderteile standen, in alter Waffenrüstung und mit Bannern in der Hand, zwei zürcherische Lokomotivführer ... sodann folgte ein offener Wagen mit trefflicher Musik ... », hatten die Nachbarländer schon viele tausend Kilometer Eisenbahnschienen verlegt.

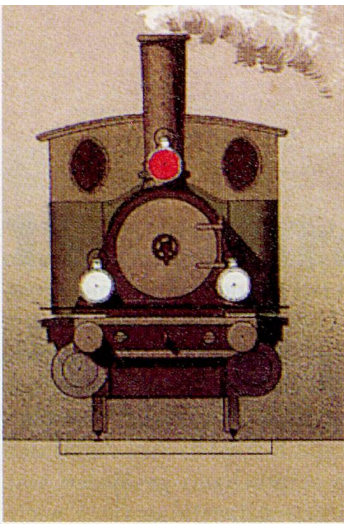
Nur zwei Tage nach der Eröffnung forderte die «Spanisch-Brötli-Bahn»-Idylle ihr erstes Opfer: Ein auf dem Trittbrett stehender Kondukteur lehnte sich zu weit hinaus und schlug seinen Kopf in voller Fahrt an einer hölzernen Verstrebung an. Er war sofort tot.

Doch währenddem diese ersten 25 Eisenbahnkilometer in der Schweiz bald nach dem Reiz des Neuen – nicht zuletzt auf dem Hintergrund gesellschaftlicher und kriegerischer Wirren im In- und Ausland – unter zunehmenden finanziellen Schwierigkeiten litten und bald buchstäblich versandeten, hielten private Pioniere und Unterneh-

mer am Gedanken gesamtschweizerischer Eisenbahnen fest und begannen bald, überall kleine Bahnen mit grosszügigen Linien zu bauen. Bis 35 Jahre nach den «Spanischen Brötli» rund 2500 Bahnkilometer die wichtigen Zentren des Landes miteinander verbunden und die Nordsüdachse durch den Gotthard Wirklichkeit geworden war. Und was sich vielleicht als noch wichtiger erwies: Die Eisenbahn leitete eine rasante volkswirtschaftliche Entwicklung – auch für bisher abgelegene Randregionen – ein, weil dank ihr viel grössere Warenmengen fünf bis zehnmals schneller als bisher und kostengünsti-



Die kühne Anlage der Gotthardbahn mit ihren Kehrtunnels zog 1905 auch den Plakatkünstler in den Bann, der diese Eisenbahnszenerie darstellte.



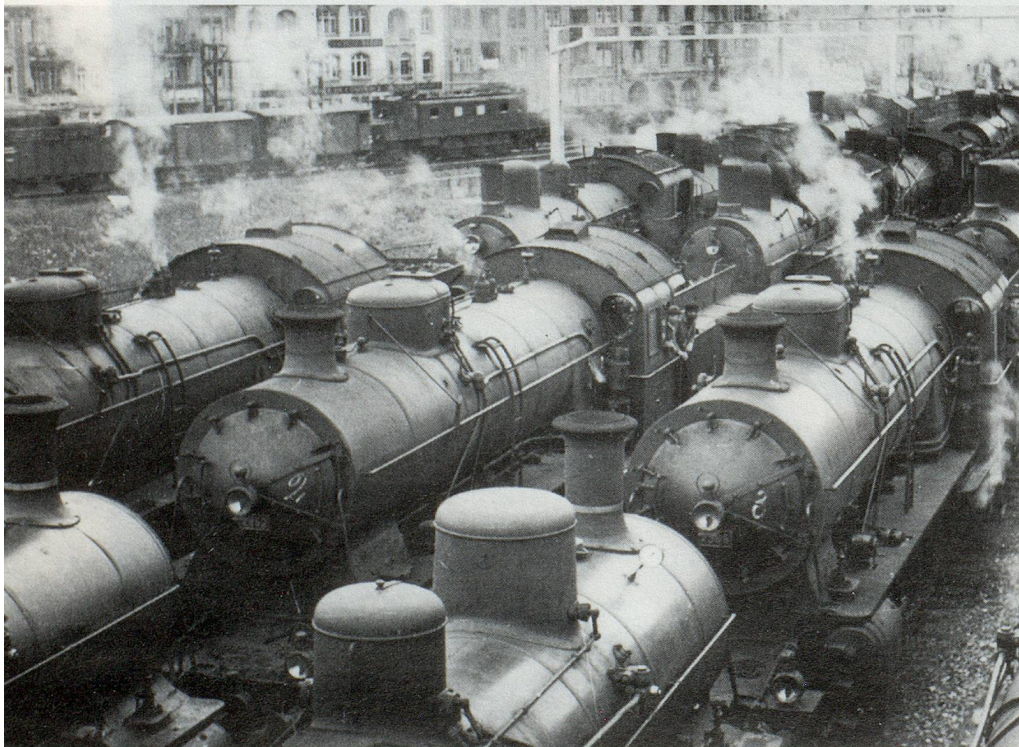
Eine Eisenbahnszene, die wohl noch viele in eigener Erinnerung behalten haben. Und doch gibt es schon seit 1898 das Generalabonnement, das Halbtaxabonnement gar seit 1890.

ger transportiert werden konnten. So wandelte sich die «Herrenbahn» im Zuge allmählicher sozialer Umwälzungen zu einem für immer mehr Menschen erschwinglichen allgemeinen landesweiten Transportsystem. Kenndaten dafür sind das Eidgenössische Eisenbahngesetz von 1872, vor allem aber die Bundesbahn-Vorlage von 1898, bei der am 20. Februar 386 634 gegen 182 716 für die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen stimmten. Im selben Jahr wurde auch das Generalabonnement eingeführt. Doch bereits zehn Jahre, bevor sich der erste SBB-Verwaltungsrat konstituierte, nämlich schon am 1. Juli 1890, wurde das allererste Halbtaxabonnement verkauft. Damit war die «Herrenbahn» nun definitiv zur lange herbeigeseh-

ten «Volksbahn» geworden, die auch den Mobilitätsbedürfnissen einer grossen und nicht mit materiellen Reichtümern gesegneten Allgemeinheit entgegenkam. Welch gewaltige soziale Bedeutung das einstmals nur den Reichen vorbehaltene Privileg der Mobilität per Bahn quer durch das Land bekam, macht unter anderem der Preis für die frühere Kurspostkutschenfahrt für die 25 Kilometer von Zürich nach Baden

deutlich: Er betrug einen Franken und fünfzig Rappen, was vor dem Bau der Bahn der Taglohn eines gutverdienenden Arbeiters war.

Das 20. Jahrhundert brachte den Ausbau und die Konsolidierung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, das sich als Selbstverständlichkeit im Bewusstsein aller Bevölkerungsschichten verankerte. Die während des Ersten Weltkrieges schmerzhaft bewusst werdende Abhängigkeit von ausländischer Kohle förderte die Elektrifizierung, die schon am 25. November 1913 von den SBB für ihre Hauptlinien beschlossen und mit der Strecke Bern–Thun am 7. Juli 1919 eingeleitet worden ist. Bereits acht Jahre später, am 15. Mai 1927, war die Linie Bodensee–Genf durchgehend elektrifiziert. Doch erst mit dem seit 1956 europaweit bestehenden Zweiklassensystem waren die modernen grenzüberschreitenden Bahnlinien zu wirklichen Volksbahnen geworden.



Das Bild täuscht: 1941, als diese Aufnahme von einer Belastungsprobe des Lorraine-Viadukts entstand, fuhren die SBB schon zu über 90 Prozent elektrisch.

«Bahnsaga Schweiz»

Sofern nicht anders vermerkt, sind alle Illustrationen für unser Titelthema «150 Jahre Eisenbahn» dem Jubiläumsbuch «Bahnsaga Schweiz» aus dem Zürcher AS Verlag & Buchkonzept AG (s. auch Seite 62) entnommen. Der prachtvolle Bildband lieferte auch die Grundinformationen für diesen Einführungstext.