

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

Band: - (1935)

Heft: 8

Artikel: Vor 50 Jahren

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778940>

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.](#)

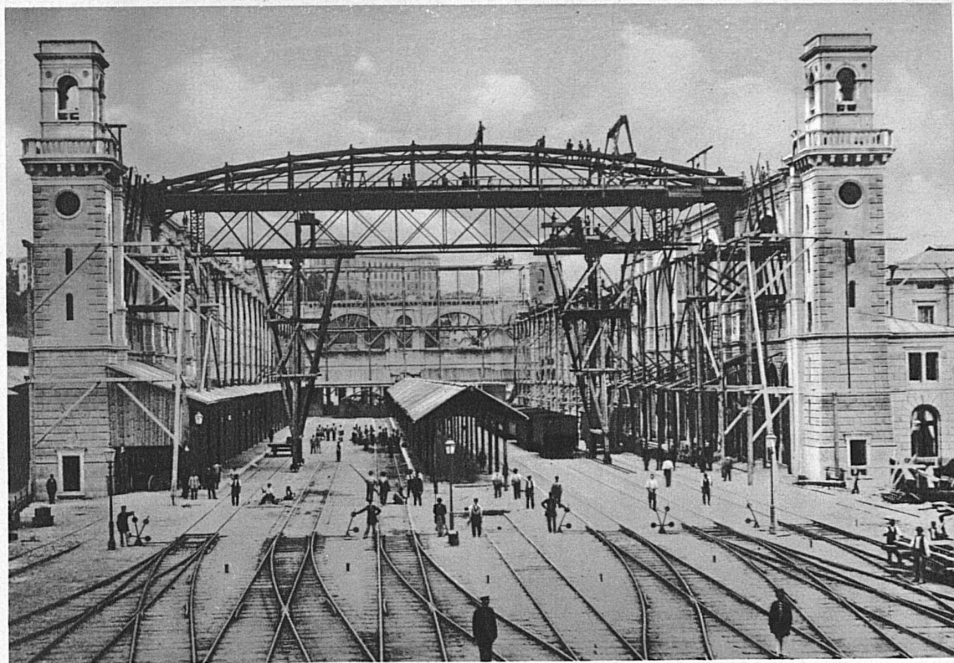
Terms of use

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: 31.10.2024

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

Vor 50 Jahren



Der Bahnhof Zürich während des Baues im Jahre 1867

Wir haben einen alten Stationsvorstand, der nach 50 arbeitsvollen Jahren im wohlverdienten Ruhestand lebt, in seiner Zurückgezogenheit aufgesucht und ihn gebeten, uns aus jenen Tagen zu erzählen, da er in den Dienst der Eisenbahn trat.

«Wie es vor 50 Jahren bei den schweizerischen Eisenbahnen aussah?» hebt er gemächlich an. «Böse, kann ich nur sagen, bitterböse! Die Finanzkrachs der Gründerjahre, von denen auch die grossen Privatbahnen nicht verschont wurden, waren noch nicht überwunden, es fehlte an den nötigsten Geldmitteln. Sicherheitsmassnahmen waren, ausser auf der 1882 eröffneten Gotthardstrecke, noch unbekannt, und ich erinnere mich genau, welches Aufsehen es erregte, als endlich die ersten Stellwerke auf den Stationen Gisikon, Schaffhausen und Altstetten in Betrieb genommen wurden. Auch an Blockstellen fehlte es: nur die Strecken Zürich—Oerlikon und Basel—Pratteln waren mit diesen heute nicht mehr zu entbehrenden Sicherungen versehen, deren primitive Form allerdings mit den heutigen Systemen nicht vergleichbar ist. Im allgemeinen war es während meines ersten Eisenbahndienstes üblich, dass der Zugsverkehr über Handweichen geleitet wurde, was zu unerquicklichen Verkehrsstörungen führte. Ich war damals auf dem Bahnhof Winterthur beschäftigt, der noch keinerlei Rangiermöglichkeiten

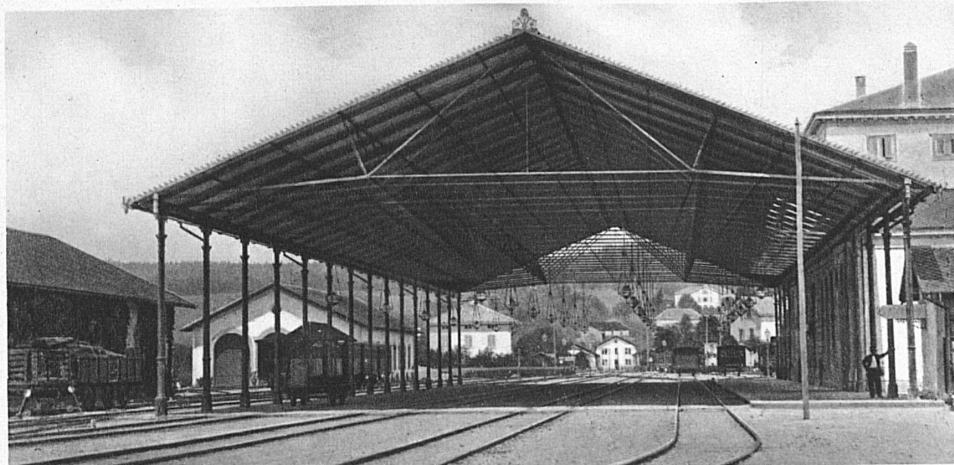
bot, und es war ein alltägliches Gesellschaftsspiel, in ständiger Jagd die Schienen von Güterzügen freizumachen, um den Personenzügen Durchlass zu gewähren. Oft blieb uns nichts anderes übrig, als die Annahme von Güterzügen rundweg zu verweigern und sie irgendwo auf einer vorhergehenden Station abzustellen. So urväterlich es damals auf den Stationen aussah, so altertümlich war das Wagenmaterial. Es waren zweiachsige Personenzüge, die mit eisernen Zylinderöfen geheizt und mit einer traurigen Petroleumfunzel beleuchtet wurden. Aber selbst an ihnen war Mangel. Wir mussten uns sogar eifrig zum eidgenössischen Schützenfest Waggons aus dem Ausland regelrecht mieten. Der Zustand unserer Wagen wurde erst besser, als sich in den 90er Jahren die Konkurrenz des Auslandes allzu fühlbar machte.

Nachtzüge gab es, wiederum die Gotthardbahn ausgenommen, überhaupt nicht. Als im Jahre 1886 eine Nachtverbindung Zürich-Genf eingerichtet werden sollte, weigerten sich die beteiligten Gesellschaften, diesem Begehren Folge zu leisten, es sei denn, der Bund ersetze ihnen die Mehrkosten. Der Fall kam bis vor Bundesgericht, nach dessen Entscheidung der Staat tatsächlich eine Entschädigung zahlen musste. Mir fällt in diesem Zusammenhang eine Karrikatur im «Nebenspalter» ein, in der ein bissiger Zeichner eine Lokomotive mit Sei-

len festhalten liess, damit sie ja nicht abfähre. Ja, und unsere Lokomotiven... Sie mussten, da die Geleiseanlagen dem anwachsenden Verkehr nicht angepasst und der Oberbau schwach geblieben war, ebenfalls nach der Schwäche ausgewählt werden. Die Maschinen hatten in den 80er Jahren noch nicht einmal einen Schnelligkeitsmesser, so dass der Lokomotivführer einzig und allein auf sein Gefühl angewiesen war, d. h. einzelne Züge hatten Messinstrumente — im Packwagen, und der Mann am Führerstand konnte sich dann nachträglich davon überzeugen, ob er zu schnell oder zu langsam gefahren war. Die Bremsrichtungen waren nicht minder dürftig. Mit Ausnahme der modernen Gotthardbahn kannte man bei uns noch keine automatische Bremse (sie kam erst nach 1885 bei den übrigen Bahnen auf), sondern die Züge wurden nach dreimaligem Pfeifsignal von dem Kondukteur mit der Hand gebremst.

So erschien es uns allen immer wieder wie ein Wunder, dass die Zahl der Unfälle nicht einmal gross war, zumal die Ausbildung des Personals... Nun, ich kann getrost sagen, für die Ausbildung wurde so gut wie nichts getan. Es genügte zur Aufnahme als Lehrling die simplen Schulzeugnisse; von mir hatte man noch nicht einmal das verlangt. Die Lehrzeit wurde nach ein bis zwei Jahren mit einer sogenannten Prüfung abgeschlossen, nach der der Kandidat auf den Verkehr losgelassen wurde — ich selbst habe eine solche Prüfung niemals abgelegt. Was wir lernten, lernten wir von uns aus, indem wir Augen und Ohren offen hielten und uns zu Hause weiterbildeten. Dann kam jener Tag, da das Volk einsah, dass es nicht mehr so weiter gehen könne, dass Sicherheit, Ordnung und Dienst an der Allgemeinheit die vordersten Aufgaben der Schweizerbahnen sein müssten, und sie gingen im Jahre 1902 an den Bund über. Und wie es seither bei uns aussieht, das weiss ja jeder, der nur einmal mit der Bahn in der Schweiz gefahren ist und unsere Einrichtungen kennen gelernt hat, die heute der Welt als Vorbild dienen... »

Gtr.



Der alte Bahnhof in Winterthur