Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen : 1847-1947 : Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1948)**

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776298

Nutzungsbedingungen

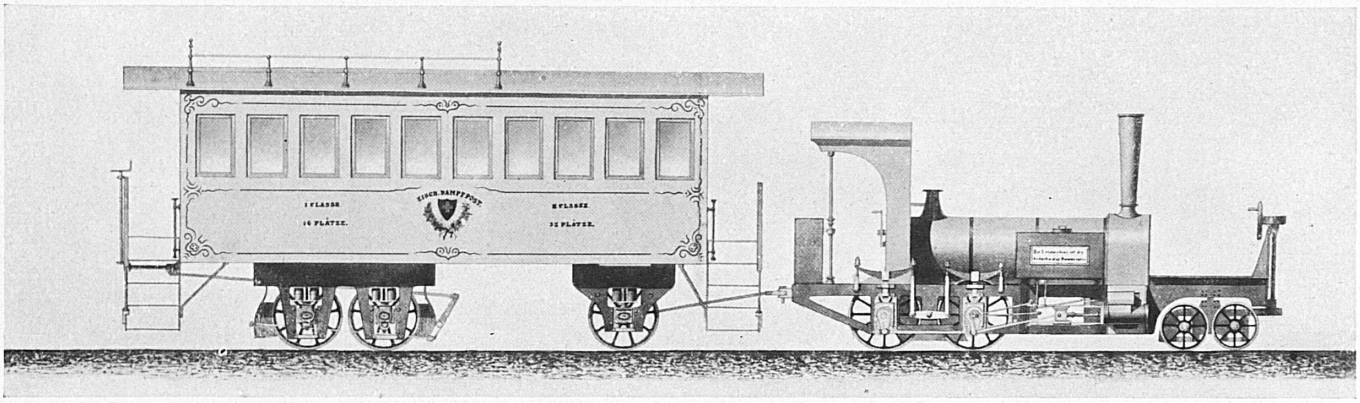
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



« Die Lokomotive ist die Kutsche der Demokratie »
Aufschrift auf der von Niklaus Riggenbach (1817—1899) im Jahre 1871 projektierten Lokomotive, die für den Straßenverkehr gedacht war und mit dem angehängten Personenwaoen I. und II. Klasse als « Eidgenössische Dampfpost » dem Verkehr des Volkes dienen sollte.

Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen

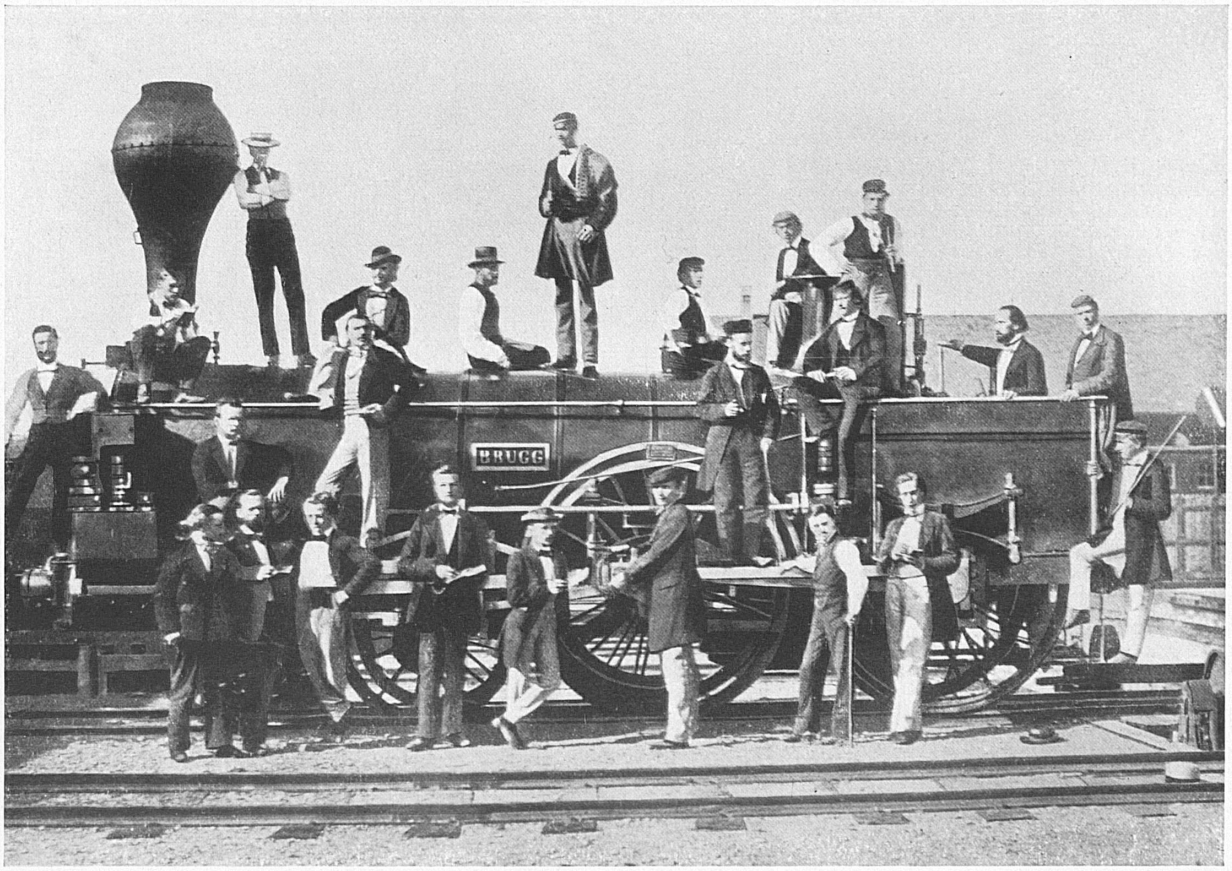
1847—1947

Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes

Der erste Band des großangelegten offiziellen Jubiläumswerkes, welches das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement anläßlich der Vollendung des ersten Jahrhunderts schweizerischer Bahngeschichte herauszugeben sich entschloß, liegt heute fertig vor. Unter der umsichtigen und sorgfältigen Redaktion von René Thießing, dem früheren Chef des Publizitätsdienstes der SBB und Direktor der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung, ist damit das erste Teilstück der repräsentativen Monographie vollendet worden, die dank der geschickten Auswahl der Mitarbeiter und der guten drucktechnischen Ausgestaltung in der Offizin Huber & Co. in Frauenfeld, als hervorragendes Kulturdokument den Werdegang, den heutigen Stand und die Entwicklungstendenzen unseres wichtigsten Verkehrsträgers darzulegen bestimmt ist. Nicht bloß den eigentlichen Fachkreisen, sondern darüber hinaus allen, denen der Eisenbahnverkehr etwas zu sagen weiß, wird sie Interessantes zu bieten, als allgemein verständliche Lektüre wie als wertvolles Nachschlagewerk über das gesamte schweizerische Bahnwesen zu dienen vermögen. Die vortrefflichen, zum Teil farbigen Illustrationen, die wiedergegebenen Stiche und die bei Kümmerly & Frey in Bern hergestellten Karten, welche die schweizerischen Kantone mit dem Verkehrsnetz von 1847, das Eisenbahnnetz bis 1872 (Erlaß des Eisenbahngesetzes), die Verstaatlichung der Hauptbahnen, den Stand der Elektrifikation im Jahre 1914 und die Schweizer Bahnlinien nach Abschluß des ersten Jahrhunderts Eisenbahngeschichte veranschaulichen, tun ein übriges, um das Werk entsprechend zu gestalten und ihm bei seinen Lesern Erfolg zu sichern.

Der vorliegende, 590 Seiten starke Band widmet sich in einem ersten Abschnitt der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, die mit all ihren vielfältigen Zusammenhängen, von den ersten Anfängen an bis zur Gegenwart, durch Redaktor Dr. H. Bauer (Basel) eine ausgezeichnete Würdigung erfahren hat. Eine Beschreibung des Entstehens und der Organisation des Eidg. Post- und Eisenbahndeparte-

Besichtigung einer Lokomotive
durch Studierende des 1855 gegründeten Eidg. Polytechnikums unter Leitung der Dozenten. Die Lokomotive A 1 Brugg wurde mit zwei andern Maschinen gleichen Typs von der Firma Maffei in München erbaut und 1856 in die Schweiz geliefert. — Photo Verkehrshaus der Schweiz.



mentes durch Dr. J. Haenni schließt sich an, die eine gute Übersicht über diesen Teil der eidgenössischen Verwaltung vermittelt. Der Sieg der Idee des elektrischen Betriebes der Schweizer Bahnen wird einem durch einen ersten Fachmann, Prof. K. Sachs, erneut zum Bewußtsein gebracht, die Stellung der Bahn im Leben der Nation (Verkehrspolitik; volkswirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedeutung; Rolle der Bahn im Fremdenverkehr; die Bahnen und die Landesverteidigung) auf den folgenden Seiten durch Dr. W. Berchtold, Dr. P. Buchli und Dr. F. Wanner überzeugend dargestellt. — Der zweite Teil des Bandes nimmt die Eisenbahnfinanzen und die Eisenbahnstatistik zum Inhalt; auch ihrer Schilderung haben sich eine Reihe berufenster Autoren angenommen. Den Abschluß bildet ein ausführlicher, in mehrere Unterkapitel aufgeteilter Hinweis auf das Eisenbahnpersonal, dessen Arbeitsordnung, Berufsorganisationen und die soziale Fürsorge, die in diesem Rahmen einmal die ihnen zukommende Gesamtwürdigung erfahren.

Dank der tatkräftigen materiellen Mitwirkung der schweizerischen Transportanstalten, insbesondere der Schweizerischen Bundesbahnen, und dank der verständnisvollen Einstellung der Verleger ist es möglich geworden, das Werk zu einem populären Preise anzubieten. Dies trifft besonders für die vorläufig geltenden Subskriptionsbedingungen zu, die unglaublich bescheiden erscheinen, wenn man sich den Umfang des vorliegenden Bandes, den reichen Aufwand an Karten und Bildern und die Gediegenheit der ganzen Ausstattung vor Augen hält.

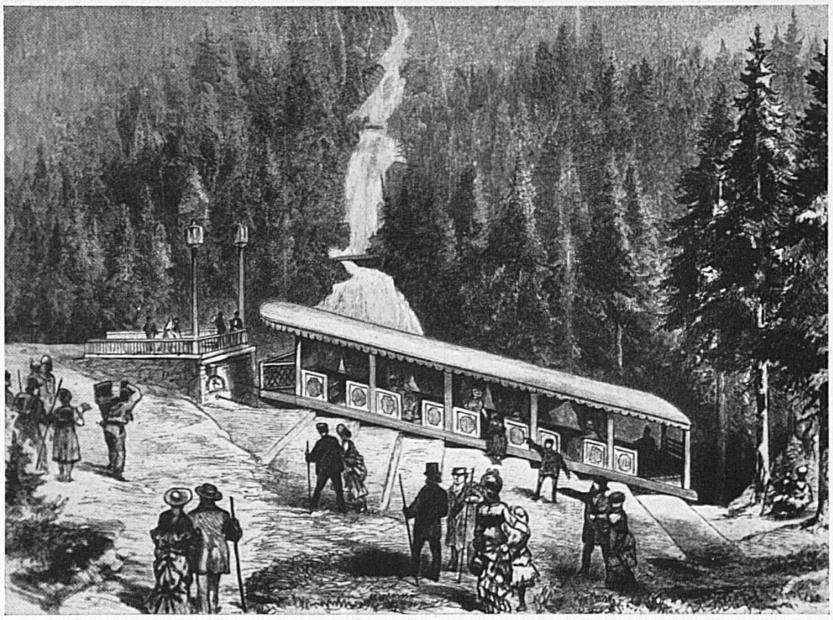
Aus dem Geleitwort von Bundespräsident Dr. E. Celio, Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes

Aus der Fülle geschichtlich bedeutender Daten der schweizerischen Vergangenheit des letzten Jahrhunderts ragen zwei Ereignisse aus allen anderen empor. Es sind dies die politisch wie staatsrechtlich markante Schöpfung des schweizerischen Bundesstaates durch die Verfassung von 1848 und die verkehrspolitisch wie wirtschaftlich entscheidende Tat des Baues von Eisenbahnen in der Schweiz.

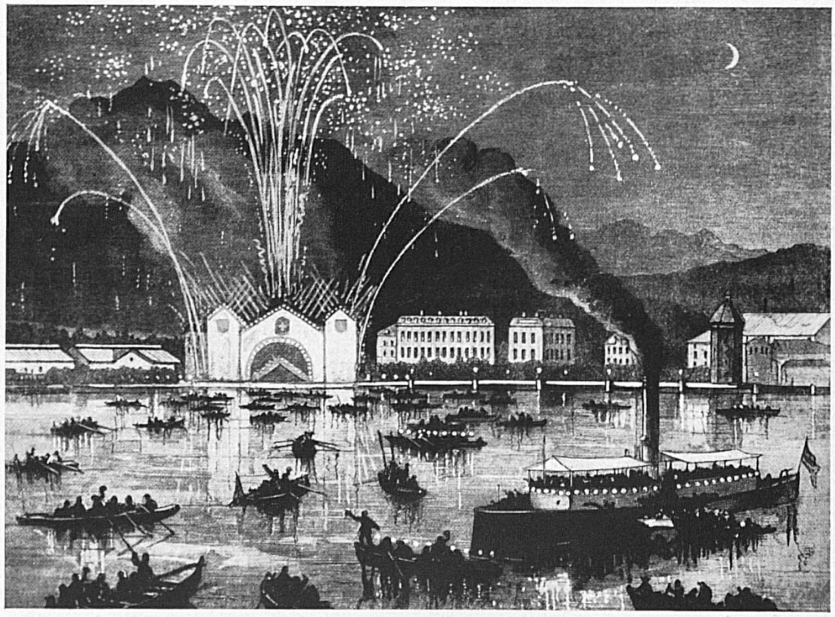
Die schweizerischen Eisenbahnen, die der Bundesverfassung nur um ein Jahr vorangingen, waren das technische Werkzeug zur Gründung der modernen Schweiz, so wie die Verfassung von 1848 deren politisches Instrument war. Die Eisenbahnen setzten den Markstein für ein neues, wirtschaftliches Zeitalter, die Verfassung bildete den Auftakt und Grundstein zu einem neuen politischen Lebensabschnitt unseres Landes. Beide zusammen haben in maßgebender Weise zum allgemeinen inneren Aufblühen der Schweiz beigetragen und ihr nach außen ein dauerndes und sicheres Ansehen verliehen.

Die kleine, im Herzen Europas gelegene Schweiz ist der Vorteile des neuen Verkehrsmittels verhältnismäßig spät teilhaftig geworden. Was England, das Mutterland der Eisenbahnen, schon 1825 erstmals sein eigen nannte und unsere Nachbarstaaten bereits zehn Jahre vor uns als glücklichen Fortschritt priesen, ist der Schweiz erst mit der Eröffnung des Betriebes der Zürich mit Baden verbindenden Nordbahn im Jahre 1847 zum Besitz geworden.

Zwei Merkmale haben das Aufkommen unserer Eisenbahnen charakterisiert, nämlich der Mut und die Kühnheit derer, die über die feindliche Einstellung der am Althergebrachten festhaltenden Zeitgenossen, die Kritik der Kleinmütigen und die Gleichgültigkeit so vieler siegten und die finanziellen Risiken der ersten Eisenbahnen wagten. Eine Reihe bedeutender Männer begleiten denn auch die Geschichte unserer Eisenbahnen. Die Namen bekannter Pioniere der Westschweiz, wie Favre, Ruchonnet und von Stockalper, werden ebenso unvergessen bleiben wie diejenigen eines Escher, Speiser, Stämpfli, Weißenbach, Welti und Zemp, der Tessiner Lucchini und Pioda und des Bündners La Nicca . . .



Oben: Die obere Station der Gießbachbahn am Brienzersee, die am 21. Juli 1879 als erste dem Touristenverkehr dienende Drahtseilbahn der Schweiz eröffnet wurde. Zeitgenössische Darstellung.



Oben: Luzern in festlicher Beleuchtung am Abend des 22. Mai 1882, zur Feier der Eröffnung der Gotthardbahn, die am darauffolgenden 1. Juni dem durchgehenden Verkehr übergeben wurde. Darstellung der « Leipziger Illustrierten Zeitung », Verkehrshaus der Schweiz.

Unten: Der Bahnhof Basel SBB nach Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Olten—Basel (via Gelterkinden) im Mai 1924.