Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 74 (1996)
Heft: 11

Artikel: Als die Dampfmaschine Räder bekam
Autor: Sawerschel, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-725446

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

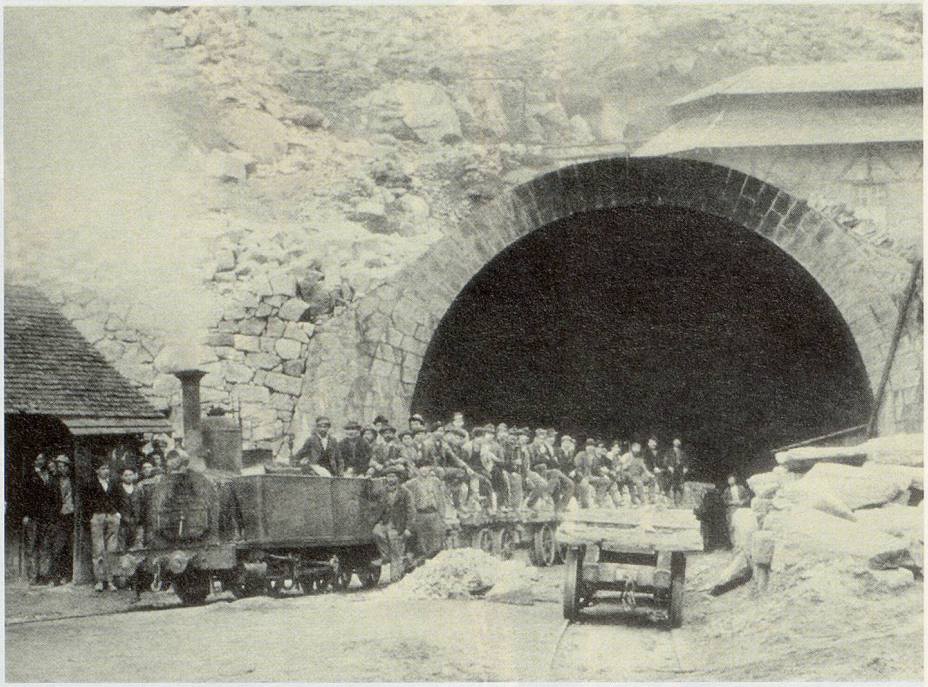
Download PDF: 08.07.2025

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

Als die Dampfmaschine Räder bekam

Hans Sawerschel, Köniz

Die Erfindung der Dampflokomotive brachte eine umwälzende Änderung in der zeitlichen Bewältigung der Distanzen. Die Menschen reagierten mit dumpfen Ängsten oder mit unrealistischen Erwartungen auf das neue Verkehrsmittel. Ausgangspunkt waren drei voneinander unabhängige Erfindungen: das Rad, die Schiene und die Dampfmaschine.

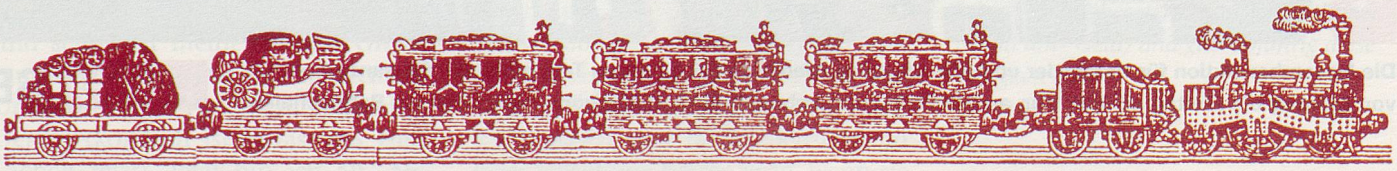


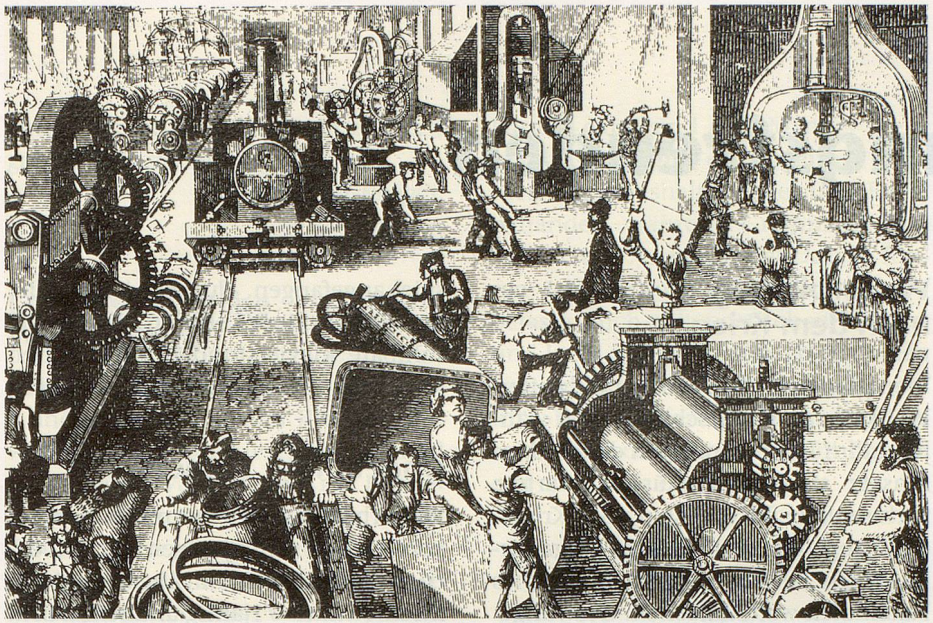
Nordportal des Gotthardtunnels bei Göschenen mit Arbeiterzug, kurz vor dem Durchstich 1879.

Dass Räder auf Schienen besser rollen, wurde schon früh erkannt, dass Wasserdampf eine Maschine betreiben konnte, entdeckte man im 18. Jahrhundert. Aber bis die Dampfmaschine selbständig fahren konnte, waren noch viele technische Probleme zu bewältigen. Einfacher war es, Pferde vor einen Schienenwagen zu spannen. So kam es, dass um 1840 für die Verbindung Zürichs mit dem Bodensee eine Pferdeeisenbahn geplant war. Aber schliesslich fand man dies doch nicht mehr ganz zeitgemäss, da in England bereits seit 1825 Dampflokomotiven über die Schienen rasten. Gestützt auf diese Erfahrungen wagte man endlich auch in der Schweiz den Bau einer Dampfeisenbahn, und 1847 startete die «Spanisch-Brötli-Bahn» von Zürich nach Baden.

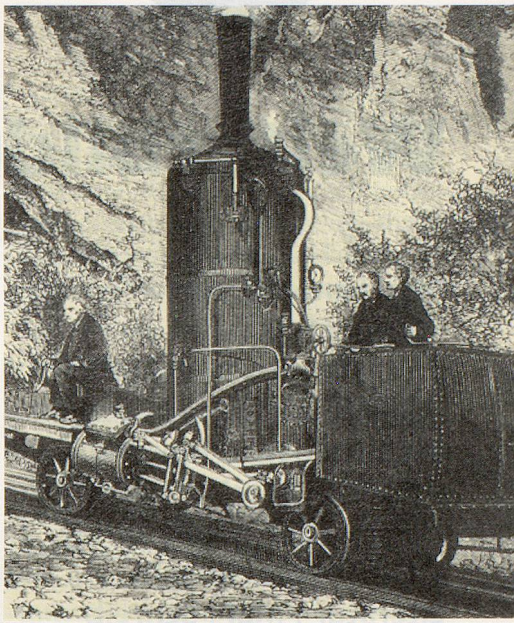
Bedenken der Gegner

Überall wo die ersten Züge fuhren, hatten Menschen Angst vor dem neuen Verkehrsmittel. In Deutschland gab es theologische, medizinische und juristische Gutachten gegen diese «gesundheitswidrige und gegen die alte göttliche Weltordnung verstossende Neuerung». Ärzte und Wissenschafter zweifelten ernsthaft daran, ob der menschliche Organismus die Beschleunigung bei einer Zugfahrt ohne Schaden überstehen könne. Der Mensch werde durch die fürchterlich hohe Geschwindigkeit (etwa 40 km/h!) in ein gefährliches «Delirium furiosum» versetzt, wodurch er aller Sinne beraubt werde, ähnlich wie bei schwerer Trunkenheit. Eine englische Zeitung schrieb 1826: «Was könnte wohl handgreiflicherer Unsinn, was alberner und lächerlicher sein als die Idee, eine Lokomotive zu bauen, die die doppelte Geschwindigkeit einer Postkutsche haben soll? Ebensogut liesse sich annehmen, dass sich ein Mensch auf einer Kanonenkugel abfeuern liesse wie dass er sich einer solchen Fahrmaschine anvertrauen würde.» Ein englischer Pastor war gegen die Eisenbahn, weil damit die Kinder der Armen in die Städte gelockt würden, wo sie unbeaufsichtigt auf den Geschmack des Lasters kommen könnten. Die Bauern schoben die Schuld an der Kartoffelkrankheit, die gleichzeitig mit der Einführung der Eisenbahn (1835) Deutschland heim-





Hauptwerkstätte der Centralbahn in Olten 1856.



Die 1871 eröffnete Rigi-Bahn oberhalb von Vitznau.

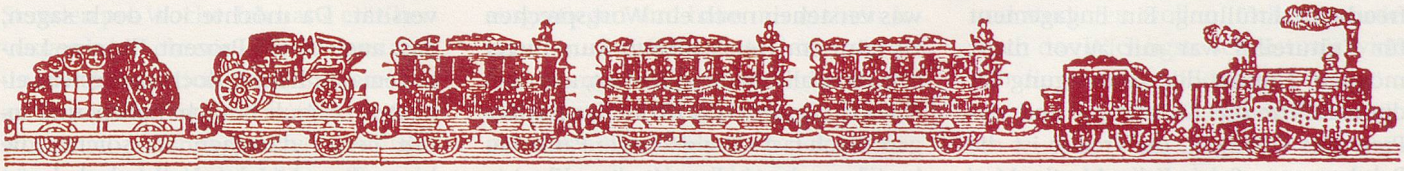
suchte, auf den Russ in den Dampfwolken, die von den Lokomotiven auf die Felder ausgeschüttet wurden.

Eisenbahn und Standesdünkel

Für die Adeligen und Reichen war die Eisenbahn eine «teuflische demokratische und revolutionäre Erfindung». Deshalb wehrte sich auch König Ernst August von Hannover dagegen: «Ich will keine Eisenbahn im Lande; ich will nicht, dass jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.» Ein anderer Adeliger schrieb 1851 über die Reise mit der Bahn: «Ein Häuflein untergeordneter Kreaturen, Krämer, Handwerker, Künstler, reisende Possenreisser, alles das hat sich zusammengefunden und zwingt einen Vornehmen, mit ihnen gemeinschaftliche Sache zu machen.» In der Verkehrsordnung der deutschen Eisenbahnen wurde um die Jahrhundertwende bestimmt, dass «alleinreisende Frauen auf Verlangen möglichst nur mit Frauen zusammen in eine Abteilung gesetzt werden, und auch in Zügen ohne geschlossene Abteilungen ist thunlichst eine besondere Abteilung für Frauen einzurichten». Trotzdem dauerte es lange, bis die Damen der Oberschicht ihren Widerstand gegen das Bahnfahren überwunden hatten. Weniger Bedenken gegen die Eisenbahn hatten ehemalige Offiziere, die man gerne als Zugbegleitpersonal einsetzte. Einige von ihnen fanden hier nach dem Verbot ausländischer Dienste eine neue Existenzgrundlage. Viele beklagten auch den Verlust der Poesie des Reisens. Andere wieder hofften auf die völkerverbindende Kraft der Eisenbahn, da nun allen die Möglichkeit geboten werde, sich durch den Besuch fremder Länder zu bilden und mit entfernt lebenden Menschen Kontakt aufzunehmen.

Hohe Erwartungen

Einer der enthusiastischen Bewunderer der Eisenbahn war Heinrich Heine: «Die Eisenbahnen sind ein Ereignis, das der Menschheit einen neuen Umschwung gibt, das die Farbe und die Gestalt des Lebens verändert; es beginnt ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte.» Und Hans Christian Andersen schwärmte 1840 von der Erfindung der Eisenbahn als ein grosses Werk des Geistes: «Wir spannen unser magisches Pferd vor den Wagen, und der Raum verschwindet; wir fliegen wie die Wolken im Sturm, wie der Zugvogel fliegt; unser wildes Pferd wiehert und schnaubt, der Dampf entsteigt seinen Nüstern.» Wie so oft bei neuen Erfindungen, gab es auch hier überspannte, unrealistische Erwartungen. Der Volkswirtschafter und Politiker Friederich List schrieb zum Beispiel 1837, dass es künftig kaum noch möglich sein werde, dass Nationen miteinander Krieg führten, wenn die Mehrzahl der Gebildeten dank der neuen Verkehrsverbindungen miteinander befreundet sein würden. Er sah in der Eisenbahn den «Herkules in der Wiege, der die Völker erlösen wird von der Plage des Krieges, der Teuerung und der Hungersnot, des Nationalhasses und der Arbeitslosigkeit, der Unwissenheit und des Schlendrians».

Erst als die Eisenbahnfahrt etwas Alltägliches war, verblassten allmählich die Idealvorstellungen, aber auch die Ängste. Trotz ständig gesteigerten Geschwindigkeiten waren keine gesundheitlichen Schäden zu beweisen, und Russ und Dampf verschwanden, als in unserem Jahrhundert die Elektrifizierung der Bahnen begann. Dass auch gegen diese Neuerung wieder Bedenken laut wurden, ist eigentlich nicht erstaunlich. ◆

Bilder oben aus dem Buch: «Die Schweiz um die Jahrhundertwende»