

Zeitschrift:	Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber:	Pestalozzigesellschaft Zürich
Band:	50 (1946-1947)
Heft:	18
 Artikel:	Bundesbahn oder Privatbahn? : Kampf um die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen vor 80 Jahren
Autor:	A.C.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-671288

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: 24.01.2026

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

zischt raketenmäßig zum Zenit und zerfällt in Christbaumstrahlendem Sternenfall. Da ist das Zeichen für die Landesfeuer und Bodenmannschaften.

Schon flammen die ersten Lichter in der Ferne auf — sie fliegen ostwärts — eines rechts, eines links, eines in der mittleren Tiefe. Sie erscheinen ein Landekreuz und weisen die Windrichtung nach.

In wunderschön gerundeter Linkskurve nehmen sie Kurs auf den Platz. Aber in stilllem Einverständnis fliegen sie weiter und landen nicht.

Noch ein paar Meter, nur noch ein paar Meter jetzt! Herrgott, so haben sie es einst gelernt, seinerzeit mit den ersten Maschinen!

Noch ein paar Meter, jetzt, da sie die 3600 haben! Keiner fragt, jeder begreift, jeder kennt das, hat das erlebt. Nur, sich beweisen, daß das Zündlein sich noch bewegt über das erreichte Ziel hinweg ...

Und es bewegt sich! Der Magnet, das bisschen Willen hebt auch jetzt noch die riesige Last schwenkt sie wie ein Kran am nachtdunklen Himmel.

Sie sind zufrieden. Jetzt gehen sie heim.

Über den Flugplatz huscht ein Scheinwerferstrahl. Er stört nur. „Bitte, rote Leuchtkugel!“ befiehlt der Kommandant. Nicht, daß sie jetzt die Maschine noch zusammenschlagen!

Ruhig tauchen sie in die Tiefe ...

Bundesbahn oder Privatbahn?

Kampf um die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen vor 80 Jahren.

In diesem Sommer werden es hundert Jahre her sein, seit zum ersten Male eine Eisenbahn durch unser Land rollte. Die Spanisch-Börtli-Bahn war aber nur ein Anfang. Erst in den späteren Fünfziger und den beginnenden Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts nahmen die Bahnen in unserm Lande einen großen Aufschwung. Die Eisenbahn wurde zu einem bedeutsamen Faktor der eidgenössischen Politik.

Zwei Männer waren es, die um 1860 das politische Bild der Schweiz bestimmten: Escher und Stämpfli. Obwohl beide der freisinnigen Partei angehörten, gingen ihre Interessen auf manchen Gebieten auseinander. So auch beim Bahnbau. Im Jahre 1860 besaß Bern noch keine Bahnverbindung mit der welschen Schweiz. Zwei Linien waren möglich, um die Bundesstadt mit Lausanne zu verbinden: entweder die Linie über Freiburg-Chexbres, das heißt die Oron-Linie oder die Linie über Payerne-Overdon. Stämpfli trat für die Oronlinie ein. Es gelang ihm, seinen Rivalen Escher aus dem Felde zu schlagen. Die Oron-Bahn wurde gebaut, mit Riesenkosten allerdings, die sich anfänglich nur schlecht bezahlt machten.

Der Tag der Eröffnung der Oronbahn war ein großer Festtag in der welschen Schweiz. Wenn man die Zeitungen jener Tage durchgeht, so weht uns der Optimismus entgegen, den das vergangene Jahrhundert jedem technischen Fortschritt fast bedingungslos entgegengebracht hat. Und die Linie über Oron war nicht schlecht geeignet, die Zeitungsschreiber zu Lobgesängen hinreissen zu lassen, führte sie doch durch eine Landschaft, deren Schönheit jeden Reisenden bezauberte. „Käme es auf die landschaftliche Schönheit allein an“, so bemerkte der „Bund“, „so wäre uns um die Oron-Bahn nicht bange. Denn in diesem Punkte steht sie keiner andern Schweizerbahn nach, und mancher wird sie die schönste nennen.“

Jahrzehntelang war denn auch der Tunnel von Chexbres geradezu weltberühmt, jener Augenblick der Fahrt von den Reisenden aller Länder ungestüm herbeigesehnt, da der Zug den Tunnel verläßt und der Blick auf den tief unten liegenden, blauen Genfersee fällt. Im Süden steigen schroff die Savoyer Alpen aus dem Wasser, auf dem nördlichen Ufer windet sich die Bahn kilometerlang durch die waadtländischen Rebberge. Aber nicht nur als Anziehungspunkt für Fremde

wurde die Bahn betrachtet. Das Berner „Intelligenzbatt“ schreibt der neuen Linie eine große innenpolitische Bedeutung zu. Denn zum erstenmal ist hier die direkte Verbindung zwischen Bern und dem Waadtlande hergestellt, neue und engere geistige und wirtschaftliche Beziehungen scheinen sich anzubahnnen. „Was aber noch besser ist“, schreibt die Zeitung, „das ist, daß sie ein großes und reiches Land und eine kräftige und arbeitsreiche Bevölkerung gleichsam zu einem Markte macht, und wenn diese Bevölkerung, wie es die Beobachtungen der Eröffnungsfeier hoffen lassen, stets dem bestimmten Bewußtsein nachlebt, daß die Bahn sie zu gemeinsamer neuer Arbeit und Produktion vereint, so wird auch das Gedeihen für das Land wie für die Bahn selbst nicht ausbleiben.“

Deutschschweizerische und welsche Kultur sollten, so hoffte man damals, einander näher gebracht werden, deutscher und französischer Geist sollten sich noch enger durchdringen als bisher. Wenn es auch sicherlich unleugbar ist, daß die Bahnen die Menschen einander näher gebracht haben, so erfüllte sich die Hoffnung auf sofortige

große Gewinne, die aus der Dron-Bahn herauszuschlagen wären, nicht. Im Gegenteil: die Dron-Bahn wurde zum Ausgangspunkt der erbittertesten Kluseinandersezung zwischen Stämpfli und Escher. Der Berner glaubte, seinen Sieg, den er hier erfochten hatte, ausnützen zu müssen. Er schlug deshalb die von Escher schon früher immer energisch bekämpfte Verstaatlichung der Eisenbahnen vor. Die Finanzfachleute, die herbeizogen wurden, um ihr Urteil über den Plan Stämpfis abzugeben, fällten aber darüber ein vernichtendes Urteil. Sie glaubten, daß die Schuldenlast, die sich für den Bund bei einem Rückkauf der Eisenbahnen ergeben würde, viel zu hoch wäre.

Stämpfis Vorstoß blieb erfolglos. Er zog sich bald darauf aus der politischen Tätigkeit zurück. Escher hatte wiederum gesiegt, der Kauf der Schweizerbahnen durch den Bund wurde erst durchgeführt, als es finanziell einfach unmöglich war, die Bahnen privat weiterzuführen. Die Schuldenlast aber hatte sich unterdessen zu einem unabtragbaren Riesenbergen getürmt.

A. C.

DIE BEIDEN ZÜGE

GEORG LUCK

Es dröhnen und donnern durch die Nacht
Zwei Züge, belastet mit Unglücksfracht.
Durch die friedvoll schlafende Schweizerflur
Stürmen sie keuchend auf eiserner Spur.

Der eine von Süden, aus Frankreich her,
Der andre aus Norden vom schwäbischen Meer.
Und beide von Kranken und Krüppeln gefüllt,
Denen sich grausamstes Schicksal enthüllt.

Zerhauen, zerstochen, und blind und lahm,
Einarmig, stelzbeinig, das Herz voll Gram!
So fahren die Opfer des Krieges nach Haus,
In die dunkel drohende Nacht hinaus.

Und unter fremdem Himmelsstrich
Die beiden Züge begegnen sich
Und sausen im Flug aneinander vorbei,
— Feind an Feind, — ohne Schuss und Schrei.

Redaktion: Dr. Ernst Eschmann, Freiestr. 101, Zürich 7. (Beiträge nur an diese Adresse!) Unverlangt eingesandten Beiträgen muss das Rückporto beigelegt werden. Druck und Verlag Müller, Werder & Co. AG., Wolfbachstr. 19, Zürich.