Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 127 (1848)

Artikel: Die erste schweizerische Eisenbahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-372575

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: 23.10.2025

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

llebel in ber Welt, fehr verschieden beurtheilen, je nachdem man auf einem Stantpunkte steht, von dem man fie betrachtet. Diejenigen Menschen, die solche Erscheinungen als bloßes Spiel ber Sterblichen betrachten, icheinen mir jeben= falls auf ber unterften Stufe gu fein.

Uli. I chas näben glich au nüd ahlugen, daß ä böse Zit ä Strof Gottes sei. Jo, wenns gad Die tröffe wohr, die's nüd recht gmacht hend, denn wohl; aber wie viel Ohscholdege hets boch au, die se ke Begele vermöged, ond die wehred jo mengsmol grad no am schärfsten gftroft. Ond bie Allerschlechteften donebs benn all Guten ha, muend nud hungeren ond nud johmeren, hend Hülle ond Fülle, wenn mengs= mol die Allerbräuften fast g'Grond go muend. Ond viel Rihche hend chönä ba ganza lieba Tag ommäspazierä, am Obet ä gute Mohß

trinien ond effen ond chaufen, was sies glost het. Thomas. Ich kann es Dir gar wohl zu Gute halten und allen Denen, die so urtheilen. Aber, mein Lieber, das geht bei allen zeitlichen Gütern fo. Gefundheit, Ansehen, Bermögen, Genüsse und Freuden, o wie ungleich findet man sie vertheilt in diesem Leben! Wir fönnen uns nicht zurecht finden, wenn wir das Grab für den Markstein unsers Daseins und Lebens ansehen; Vieles bleibt uns ein Räthsel, bas wir nicht zu lösen vermögen. Ich für meinen Theil sehe schlimme Zeiten nicht so fehr als

Strafgerichte, sondern viel eher für Prüfungen an, die Gott über uns verhängt.

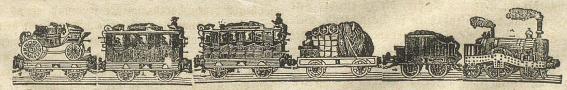
Elias. Aber was mehned Ehr au, Herr Dofter! nöged au die bofen Biten näbes, ober macheds d' Lüht gab no gotttöser ond fühler?

Thomas. Die Zwecke, die Gott mit den Menschen vorhat, werden gewiß erreicht. Wenn nicht alle Menschen die Prüfungen bestehen, so hat es doch immer solche, denen sie zum Beil und Segen gereichen. Manche erwachen wieder aus ihrer Trägheit, in die sie durch anhaltende gute Zeiten versunken waren, und Manche lernen in einem schlimmen Zeitpunfte wieder Gott als ben herrn ber Menschen, als ben herrscher über alle Dinge kennen und fangen an, seine Macht, Weisheit, Größe und Gerechtigfeit zu fühlen. Manche nehmen bie ihnen zufließenden Gaben wieder mit innigerm Danke als Geschenke aus der Hand Gottes an, und bei Manden wird ber driftliche Sinn wieder belebt und gestärft, die Noth der Nebenmenschen zu milbern. Berzweifeln wir nur nicht an dem Walten und Wirken des großen All-vaters; er weiß seine Kinder solche Wege zu führen, die für sie heilsam und gut sind. Hier wurde das Gespräch durch die Mittags-glocke abgebrochen, welche die Badegäste zur Tafel rief. Heitern Gemüthes schlenderten sie

nun in den Speisesaal und wünschten sich

gegenseitig einen guten Appetit.

Die erste schweizerische Eisenbahn.



Nachdem England schon seit 1826, Nordamerika feit 1830, Belgien und Deutschland seit 1835, Ruß= land feit 1837, Solland und Defterreich feit 1839, Frankreich und Italien feit 1841 mit Dampf befahrene Gifenbahnen hatten, fam im Sommer 1847 endlich auch in der Schweiz eine folche zu Stande. Am 7. August wurde die erfte Abtheilung ber "schweizerischen Mordbahn" unter angemeffenen Feierlichkeiten eröffnet, nämlich die Strecke ober Sektion von Zürich nach Baden.

Bu ben brei weltumgestaltenben Erfindungen : Rom=

paß, Schießpulver und Buchbruckerfunft, gefellt fich Die Benuhung ber Dampferaft, namentlich in ihrer Unwendung auf die Gifenbahnen; benn fie heben die räumlichen Trennungen durch Annäherungen bergestatt auf, daß fie die Entfernungen um das Behnfache ver= fürzen. Es feien z. B. zwei Ortschaften, nach bem Flächenraum gemessen, 160,000 Schuh ober 10 Stunden von einander entfernt, fo kommen fie, wenn sie mit einer Gisenbahn verbunden find, bis auf eine Stunde gleichsam zusammen. Die Entfernung ift nam= lich nur noch als eine Stunde betragend anzunehmen,

weit inner diefer Zeit Alles, Menfchen, Thiere und Waaren jeder Art, von einem zum andern Ort ge= schafft werden konnen. *) Go wird die beinahe 5 Stunden lange Strecke von Burich nach Baben nun= mehr felbft bei 3maligem Unhalten in ben bagwischen liegenden Dörfern Altstätten, Schlieren und Dietikon in längstens 3 Viertelftunden zurücklegt, mahrend man vor gar nicht so langer Zeit zu einer solchen Fahrt beinahe einen halben Tag gebraucht hat. Auf der Gi= senbahn fährt man nicht allein viel schneller, sondern auch wohlfeiler und dazu noch viel beguemer als mit bem Bagen. Ber vor etlichen 40 Jahren noch 3. B. für eine Fahrt von Zürich nach Baben einige Gul= den bezahlen mußte, ohne dabei vor jeder Unbill der Witterung geschützt gewesen zu sein, braucht jest nicht einmal mehr einen; 4 Mal täglich kann man für 16, 12 ober 8 Bagen, je nachdem man auf Schönheit und Bequemlichkeit sieht, die Fahrt so gang vor Wind und Regen geschüpt machen, als faße man zu Haufe auf der Fensterbank, wenigstens wenn man einen der beiden ersten Plate mahlt. **) Mancher Lefer mag ungläubig ben Ropf schütteln über unsere Vergleichung zwischen ben Fahrten auf Gifenbahnen und denjenigen auf gewöhn= lichen Straßen. Wir hatten dieselbe schon voriges Jahr bei Besprechung der Gifenbahnen näher bezeich= nen können, wollten aber damit noch zuwarten, bis bie Lefer Gelegenheit haben werden, fich hievon zu überzeugen, welche nun einer Großzahl gegeben ift. Wie in vielen Dingen auf der Welt, fo ist auch bei ben Gifenbahnen ber wichtigfte Bunkt ber Roftenpunkt. Erforderten die im letten Jahrzehend erbauten Strafen in ber öftlichen Schweiz auch mehrere Millionen, fo find fie boch nur ein winziges Gummchen gegenüber ben ungeheuern Summen Geldes, die zu gleicher Zeit für Berstellung von Giscubahnen in Deutschland, Bel= gien, Frankreich, England und Nordamerika verwendet wurden, benn auch die schönfte Strafe foftet immer noch ein Dutend Mal weniger als ein Gifenweg. Bah= rend 3. B. die im Kanton Zürich zwischen ben Jahren 1835 und 1844 erbauten Strafen von 74 Stunden Lange per Stunde 28,580 fl. kofteten, kommt bie bei= nahe 5 Stunden lange Gifenbahnftrecke von Burich nach.

Baden auf 2,100,000 fl., und nach Abrechnung von 280,000 fl., welche für diese Bahn nicht verwendet worden wären, wenn man nicht auf ihre Fortsetzung bis Basel Bedacht genommen hätte, auf 1,820,000 fl. zu stehen, mithin die Stunde Weges auf beiläusig 350,000 fl. Bedenkt der Leser, daß allein die bis zum Jahre 1847 in Deutschland erbauten Eisenbahnen, welche eine Länge von zirka 1800 Stunden erreichen, ein Kapital von mehr als 300 Millionen Gulben aufzehrten, so wird er die Wichtigkeit des Kostenpunktes bei deu Eisenbahnen begreifen.

Wahre Geschichte für schwaghafte Weiber.

Der Fuhrmann Ackermann in einem gewissen Dorfe nährte fich mit seiner Frau ehrlich und redlich. Er brachte die meifte Zeit mit seinem Fuhrwerke auf ber Strafe zu, daher hatte die Frau, weil fie kinderlos waren, fast nur für ihren Unterhalt zu forgen, ben fie als eine gute Bafcherin auch leicht fand. Der Mann hausete gut und fo hatten die beiden Leute felten leere Taschen. Der Frau waren — was gewiß viel sagen will — nur zwei Fehler eigen: sie war ein Bischen zu gewinnfüchtig und hörte gerne Renigkeiten und theilte noch lieber folche mit. Defhalb zog fie viel bei ihren Bekannten umher, besonders gerne ging fie in die benachbarte Stadt. Um fich mit verschiedenen Leuten bekannt zu machen, kehrte sie bald bei biefer, bald bei jener Frau, beren Wohnung gerade am Wege lag, ein, brachte zuweilen eine Burft, einige Gier oder sonft Etwas mit, und machte fich badurch beliebt. Es fehlte baher auch nicht an Gegenbefuch, zumal fie gegen ihre Plaudertaschen nicht knauserig war. Eines Tages kam der Mann spät nach Sause, wollte am frühen Morgen darauf wieder fort und etwas Geld mitnehmen. Simmel! ba fehlte ein Beutel mit beinahe 100 fl. Bum Glud war ber Mann fein Stürmer; er fah ein, daß ihm das Zanken und Wüthen nichts helfe, verbot aber seiner Frau den fernern Verkehr mit ben Rlatschweibern in ber Stadt, benen er nicht trante. Dies Verbot war für sie ein Donnerschlag. Sie klagte allen ihren Nachbaren ihre Noth und ent= fcbloß fich, wenigstens eine Städterin gur guten Freun= din zu behalten. Ach! fie fand bald eine, der fie ihr Herz vertrauen konnte. Die verehelichte Meier war um so geeigneter, als sie eben ein eigenes Bäuschen in ber Vorstadt bewohnte, durch welche sie der Weg führte. Die Meier war auch am theilnehmenbsten unter Allen. Sie fchentte ber Bestohlenen ein ganges Stück baumwollenes Beug, zeigte ihr noch mehrere ber=

^{*)} Da man nun begreiflich allen an einer Eisenbahn liegenden Ortschaften die Benutung derselben mögelich macht und den Zug bei benselben anhalten läßt, so sind wegen des hiedurch entstehenden Aufenthaltes durchschnittlich nur 8 Stunden anzunehmen, die auf der Eisenbahn in einer zusrückgelegt werden.

^{**)} In ben Bagen 1. Klaffe befinden fich auch Tifchchen.