Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 130 (1851)

Artikel: Bergeisenbahn in Württemberg

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-372718

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

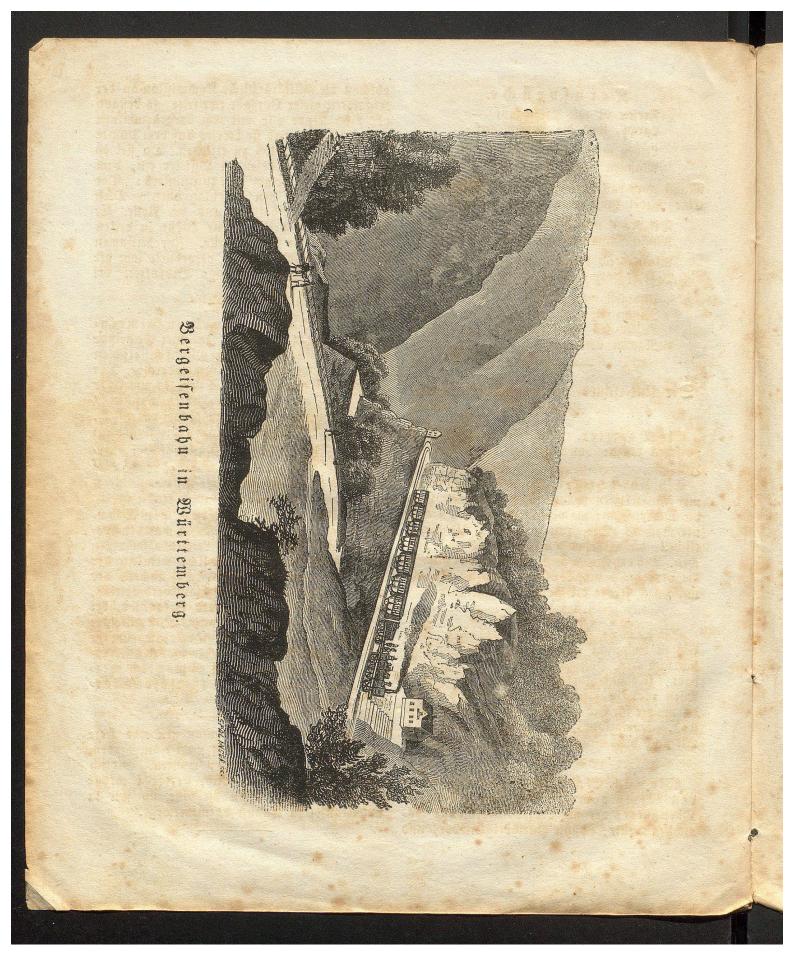
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 22.10.2025

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



Das vorstehende Bild, welches ben berühmten Eisenbahn-Alpübergang bei Geißlingen im Rös nigreich Württemberg vorstellt, hat für ben Schweizer in mehr als einer Beziehung nicht wenig Interesse. Die weitaus schwierigste Stelle bei bem Bau ber gangen württembergischen 68 Stunden langen Bahn von Friedrichshafen nach heilvronn war die Strede von Amstetten bis Geiflingen, und es gab eine Zeit, wo man Einem eine Stelle in Zwiefalten (Irrenanstalt in Württemberg) beforgen zu muffen glaubte, wenn er von der Möglichkeit fprach, die Ally bei Geißlingen mit ber Lokomotive ober bem Dampfwagen zu paffiren. Die Baumeifter und Rapitalisten fratten gar bedenklich hinter ben Ohren, und bas geehrte und geöhrte Publis fum hatte mehrere Jahre lang Gelegenheit, bei einer Salbe Bier die spärliche Unterhaltung mit biefer vaterländischen Gisenhahnfrage aufzufri= schen und zu beleben. War es boch feine Rlei= nigfeit, eine Strede von anderthalb Stunden lang Felsenwände zu sprengen und auf ihnen bis zu einer Söhe von zirka 400 Fuß bie Bahn hart am Rande ber Felsen und zwar bei ber raschen Wendung bes Berges in so großen Krümmungen emporzuführen. Aber in unserer Beit geht Alles rascher, und mas man heute noch für unausführbar hielt, hält man morgen für ausführbar und wird übermorgen ausge= führt. Wenn Einer im Jahr 1847 gefagt hatte, daß im Jahr 1848 ein beutsches Parlament in Frankfurt residiren und die Huldigungen aller Deutschen Fürften empfangen werde, mas hätte man den geheißen? Und wenn Einer vollends im Sommer 1848 gesagt hätte, daß im Jahr 1850 ber beutsche Bundestag "selig" wieder in Frankfurt herumstolziren und die Huldigung aller deutschen Bölker empfangen werde, mas hätte man von bem gesagt? Da haben wir es: es geht in unserer Zeit Alles schnell, rasend fcnell, bergauf und bergab, gerade und frumm, wie vom Sturmwind fortgeblasen, präzis wie auf so einer württembergischen Staatseisenbahn. So trat nach einigen Jahren Bedenklichkeit auch hier ein verständiger und entschlossener Technifer, Dberbaurath Egel, auf und erflärte, daß bei diesem Alpübergange die angegebenen Schwierigkeiten zwar wirklich schwierig, aber feineswegs unüberwindlich seien, und daß man

nichts Gescheiberes thun konne, als fich mit raschem Muthe und vollem Staatsbeutel an bie Sache zu machen. Gefagt, gethan; die Sache ist fix und fertig und bas Werk lobt seinen Meister. Diese Gisenbahnstrede hat eine Stei= gung von 1 auf 45 Schub. Eine für biefe Strede eigens gebaute Maschine, "bie Alp", welche 740 Zentner wiegt, wurde bei den Probefahrten in Thätigkeit gesetzt, fünf schwer teladene Güterwägen baran gehängt, so daß bas Gesammtgewicht etwa 1700 Zentner betragen haben mag, und mit biefem Zuge legte ber Dampfmagen ben eine gute Stunde langen Weg aufwärts in 26 und abwärts in 9 Minuten zurud. Alle bei tiefem Schnee, Regen und Wind unternommene Fahrten gingen ohne die mindeste Störung von Statten, und daß alle diese günstigen Verhältnisse, wenn einmal die erft feit bem 1. Juli 1850 bem allgemeinen Berkehr übergebene Bahn längere Zeit im Gange ift und neue Erfindungen und Verbefferungen benützt werden können, sich noch günstiger ber-ausstellen werden, liegt ebenso sehr auf ber Sand, als bas Ungegrundete ber frühern fo angfilichen Bebenklichfeiten. Nun fieht aber jeber Lefer wohl ein, daß so eine Bahn für uns Schweizer eine prächtige Sache ift, da auf biese Weise ein Nachbarvolt für uns den Beweis von ber Möglichkeit beffen hergestellt hat, mas ja bei uns so oft bezweifelt wird, nämlich ben Beweis von der Möglichkeit eines schweizerischen Eisenbahnneges, bas von der öftlichen Grenze an die westliche und von der nördlichen an die süvliche führt. Sind auch bei uns die Schwies rigkeiten zahlreicher und größer, so hat boch der verhältnismäßig leichter zu bauen, ber sich auf die Erfahrungen Anderer stützen, die Fehler und Vorzüge Underer für fich benügen fann, und mohl ihm, wenn er es thut.

Aber auch aus einem andern Grunde ist biese württembergische Bahn für die Schweiz, besons ders für die östliche, eine willsommene Erscheisnung. Es ist dieß die erste Bahn, die das User des Bodensees berührt, und damit haben wir Gelegenheit, von Rorschach aus dis nach Engsland und Amerika per Dampf zu gelangen, und zwar, was Personens und Waarentransport betrifft, mit einem sehr geringen Auswand an Zeit und Geld, was wiederum für unsere

Industrie vom gunftigsten Ginflusse ist. Man besteigt in Rorschach bas Dampfboot, fest sich in Friedrichshafen auf die Gifenbahn und gelangt in längstene 33/4 Stunden für 1 fl. 57 fr. nach dem 26 Stunden entfernten Ulm, und zwar so bequem, als sage man babeim auf ber Fensterbank, während man früher selbst mit dem Postwagen einen ganzen Tag hiezu brauchte und allein die Fahrt, ohne die Zehrung, 7 fl. kostete. *) Dort mag man eine Ulmerpfeife mit braunem Masertopf sich zum Andenken faufen und sie bei bem befannten Ulmersaft einweihen. Dann läßt man fich, burch einen Tunnel ober unterirdischen Gang fahrend, Die Reichsfestungswerke über feinem Saupte, allmälig auf die schwäbische Alp hinauf lokomo= tiviren und giebt von Umftetten an fein Ucht, wie es an Felsen und Schlachten vorüber fo lustig in die alte Reichestadt Geißlingen hinabgeht, wo bie vielen Beindrechsler wohnen, welche die Kinder an Weihnachten durch ihre niedlichen Waaren zu erfreuen wissen. Von da geht es weiter durch üppiges Wiesenthal, an zahlreichen wohlhabenden Dörfern vorbei, in die Residenz Stuttgart, wo der edelste deutsche Dichter Schiller auf hohem Juggestelle, eine stattliche, erhabene Figur, ba steht, aber gang verstedt und von allen Seiten beengt, ernften und gefenften Sauptes, wie trauernd, bag feine Landsleute zwar seine Gebichte recht eifrig und begeistert lesen, aber, wie bas arme zerriffene Baterland es beweise, schlecht verstehen. Bon Stuttgart ist man in 2 Stunden in Beilbronn, einer rührigen Fabrifftadt, und fährt in 7 Stunden mit dem Nedardampfboot nach Beis belberg, wo bas alterthümliche Schloß mit feinen iconen Anlagen, feiner herrlichen Fern= ficht und feinem weltbefannten "Beidelberger Kag" so viele Gäste auf fürzere und längere Beit angieht. Die Gifenbabn führt Ginen in einer halben Stunde nach Mannheim und mit einem Rheindampfschiff fann ber Appenzeller Fabrikant um ein Rings von hier, an den Städten Mainz, Koblenz, Bonn, bem munderschönen Rhein- und Weingelände vorbei, nach

Röln fahren, wo einer ber weltberühmten gothifchen Münfter und beveutendes Sandeleleben ift. In Köln fangt wieder die Gifenbahn an und führt über Machen burch einen langen, prachtvollen Tunnel nach Bruffel und Oftende, wo die Nordsee ihre großen Wellen schlägt und jabllose Dampfboote den Reisenden nach London bringen. hier sitt man dann in der Weltstadt bes handels, muß seben und hören, daß Einem Sehen und hören fast vergeht, benkt mit einer Art Beschämung an die beicheidenen Webstühle in der Beimath, aber "Biele Bache geben auch einen Fluß', "Mit Bielem balt man Saus, mit Benigem fommt man aus", Ein Sandwerk hat einen golbenen Boden", "Der Mittelweg, ber sichere Weg", "Je größer ber Baum, je schwerer ber Fall", und antere solche Spruchwörter zu seinem Troste vor fich bermurmelnd, fährt man mit ber Eisenbahn in die große Fabrif- und Handelsfladt Liverpool und "Ende gut, Alles gut", mit einem amerifanischen Dampfer über ben großen Bach nach Neuvork, was nur eine Seereise von 11 Tagen ift. Rommt man bann wieder heim, so kann man Frau und Kindern Jahr aus Jahr ein etwas erzählen, und wenn man in Rorschach wieder ein Gestäft hat, so steht man nachvenklich am Hasen und glaubt von ba an bis in die neue Welt eine forilaufende Rauchkette zu sehen, an deren einzelne Glieder sich allerhand Erinnerungen knüpfen. So eine Eisenbahn giebt allerhand zu denken und es ließe sich noch Manches barüber fagen, wenn nicht der Lefer zur Abwechslung gern wieder auf etwas Underes überginge.

Nehmt ein Erempel dran.

Bor bald 8 Jahren war in der Stadt Etampes in Frankreich eines Morgens gan; unerswartet allgemeine Aufregung. Ein Banfier, der einen unbeoingten Kredit und die allgemeine Achtung seiner Mitbürger genoß, hatte plöglich seine Zahlungen eingestellt. Man sprach von einem kolossalen hinterschlag; nicht nur das ganze eigene Vermögen des Mannes war verloren, sondern auch die vieljährigen Ersparnisse armer Handwerker und Arbeiter, die ihm dieselben anvertraut hatten. Genug, der brave Mann, Hr. Bechu, erlag seinem Unglüde, aber an seiner Ehrlichseit zweiselte selbst

^{*)} Auf der Cifenbahn legt man bekanntlich im Durchschnitt eine Stunde Weges in 8 Minuten zurück und bezahlt dafür auf dem dritten Plate, der weitaus am meisten benut wird, 4% kr.