Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 219 (1940)

Artikel: Aus der Frühzeit des schweizerischen Reiseverkehrs

Autor: Briner, Eduard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-375099

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

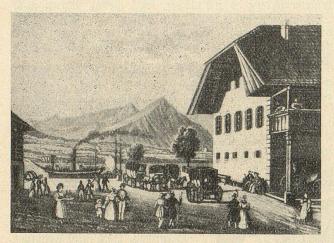
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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

Aus der Frühzeit des schweizerischen Reiseverkehrs.

Von Dr. Eduard Briner, Bürich. Bilder aus der Graphischen Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.



Das "Neuhaus" am Thunersee, die Landungsstelle der ThunersseesBoote und Dampfschiffe, von der aus man mit Wagen nach Interlaken befördert wurde. Seit einigen Iahren befindet sich hier die neue stattliche Gaststätte "Neuhaus"

Heutzutage ist das Reisen eine schöne Selbstver= ständlichkeit geworden. Komfortable Verkehrsmittel stehen uns überall zur Verfügung, und die fernsten Bezirke der Welt sind uns erschlossen. Da denkt man im allgemeinen weniger oft daran, daß die Schweiz von alters her eines der berühmtesten Reise= länder der Welt war. Wir leben in einem Lande, das von jeher Gäste aus aller Welt anlockte, und das sich auch in der großzügigsten Weise auf den inter-nationalen Gästeverkehr eingestellt hat. Man kann sagen, daß der schweizerische Reiseverkehr eine Tra-dition von zwei Jahrhunderten besitzt. Die Geschichte des Fremdenverkehrs in unserem Lande veranschau= licht geradezu die Entwicklung des Reisens seit der Mitte des vorletzten Jahrhunderts. Die schweizerische Touristit in ihrer historischen Entsaltung ist ein prachtvolles Kapitel der Kulturgeschichte. Alle Zeitmoden und Strömungen im internationalen Reiseverkehr — denn auch das Reisen ist den modischen Strömungen stark unterworfen — spiegeln sich in der Verkehrsgeschichte unseres Landes. Wenn wir im Folgenden einen kurzen Kückblick auf die ein-zelnen Phasen der Geschichte der Touristik in der Schweiz wersen, so wird uns eine solche Betrachtung gewiß lehren, die Heimat noch mehr zu lieben, die in der ganzen Welt eine so große Berühmtheit ge-nießt und so unendlich viel Schönes auf eng um-grenztem Gebiete besitzt.

Das Reisen war in alter Zeit eine sehr mühsame Angelegenheit, und man reiste meistens nur dann, wenn man einen wirklichen praktischen Grund dafür hatte. Am Anfang des Fremdenverkehrs steht das Badeleben. Der Besuch der Heilbäder war schon im römischen Altertum und im Mittelalter ein zwingender Grund, sich von seinem Wohnort fort-

zubegeben um sich an einem Kurort verpflegen zu lassen. Da kann die Schweiz gleich mit einem Badesort von internationaler Bedeutung auswarten. Basden ben bei Zürich war schon zur Zeit der Kömer eine berühmte Thermalstation. Diese trug den Kamen "Aquae" und lockte viel fremdes Bolk an die User der Limmat. Der Kurort Baden liegt an der Stelle, wo sich die Limmat so ties in die Jurakette hineingefressen hat, daß die heißen Quellen in den unterirdischen Gesteinschichten zu Tage traten. In der neuen Kuranlage in Baden, die sich im Zentrum der Bäderstadt unmittelbar am User der Limmat außbreitet, sieht man in einer offenen Halle eine der vielen Thermalquellen auß der Tiese empor sprudeln. Ein Bandbild in dieser Halle stellt die uralte Sage dar, daß in vorgeschichtlicher Zeit ein junger Mann, dessen Beib krank geworden war, zusällig sah, wie sich eine Blume rasch erholte, als er sie in das Quellwasser hineinlegte. Dieser überraschende Einsdruck habe ihn veranlaßt, mit dem kranken Beibe eine Badekur zu versuchen, die ihr dann auch Jugend

und Gefundheit zurückgab.

Im Mittelalter entwickelte sich in Baden an der Limmat ein geradezu üppiges Kurleben. Ein italie= nischer Gelehrter, der den Kurort im Jahre 1417 besuchte, zählte dort schon etwa 100 Gäste und erhielt einen starken Eindruck von dem weltfreudigen Badeleben. Sogar den Aebten des benachbarten Klosters Wettingen wurden die luxuriösen Badesreuden hie und da zum Verhängnis. Lange Zeit hielt die Tagsatzung der alten Eidgenossenschaft ihre Sitzungen im Rathaus von Baden ab, damit die Abgesandten der einzelnen eidgenössischen Stände neben den Verhandslungen auch das Badeleben genießen konnten. Auch Diplomaten aus aller Welt kehrten in Baben ein, wo sogar historische Verträge von weittragender Bedeutung abgeschlossen wurden. Bis in das 18. Jahrhundert hinein war Baden bei Zürich unbedingt der Mittelpunkt des schweizerischen Fremdenverkehrs. Es gab auch andere berühmte Badeorte in unserem Lande, die aber wegen ihrer Lage in den Bergen weniger leicht zugänglich waren. Geradezu abenteuerlich gestaltete sich eine Badekur in Pfafers bei Ragaz, wo man die Kranken an Hängevorrichtungen in die tiese, enge Taminaschlucht hinunterlassen und zu den primitiven Badestätten befördern mußte. Gesellschaftlichen Glanz entfaltete im 18. Jahrhundert der Thermalkurort Schinznach, der am Fuße der Habsburg unmittelbar am Ufer der Aare liegt. Hier wurde von den besten Vertretern des schweizerischen Geisteslebens die "Helvetische Gesells schaft" gegründet, welche eine Erneuerung der etwas alt und starr gewordenen Eidgenossenschaft herbeizuführen trachtete. Von Bern aus fuhr regelmäßig eine gewaltige Reisekutsche nach Bad Schinznach. Dieses enorme Fuhrwerk, das von 5 Pferden gezogen wurde und eine mächtige Bedachung aus



Das Gasthaus zum "Raben" in Zürich. Zwischen Schifflände und Hechtplatz gelegen, wurde der aussichtsreiche Gasthof hauptsächlich von den nach Einstedeln fahrenden Reisegasten benutzt.

schwarzem Leder besaß, war so breit, daß schwer beswegliche Kranke auf den Polsterbänken liegend transsportiert werden konnten. In jener Zeit umfaßte der alte Staat Bern etwa den dritten Teil der Schweiz. Da nicht nur fast der ganze Aargau, sondern auch das Waadtland zu Bern gehörte, konnten die Bersner sowohl in Schinznach als auch in Bex die Heilbäder besuchen, ohne ihre Kanton zu verlassen.

erennntriet, ested

r 7 lt 2 sie

m er

ch

n,

P=

er is m

m

r=

1=

m

e.

11=

m

re

es

1=

13

11=

ig

H.

Wenn man im 18. Jahrhundert vom friedlichen Gen fer see aus bis zu dem Solbad Ber vorgestrungen war, so sand man diese Gegend schon sehr alvin, und die meisten Reisenden verspürten kein Bedürfnis, noch weiter in das Alpen gebiet worzudringen. Bis tief in das 18. Jahrhundert hinein galt die Bergwelt als sinster, schrecklich und gesahrstrohend. Bergbesteigungen waren etwas Seltenes, und in den sonst so begeisterten Reisedriefen werden die Berge sehr oft als etwas Abschreckendes geschilsdert. So sagte noch im Jahre 1770 J. C. Füßlin: "In Engelberg gebe es nur schenkliche Berge, keine das Auge belustigenden Felder." Auch in den vielsgelesnen Reisederichten von G. S. Gruner aus dem Jahre 1760 wird das Hochgebirge als schrecklich und schenklich bezeichnet. Die Natursrende richtete sich in jener Zeit durchaus auf das leicht bewegte Mit =

telland mit seinen Seeusern, Bauerngütern und heimeligen Dörsern. Es brauchte lange, dis man die Angst vor Bergebesteigungen überwunden hatte, und auch Pahübergänge galten lange Zeit als gefährlich und höchst unbequem. Der Aufschwung der Naturwissenschaft im 18. Jahrhundert weckte auch die Freude an der Alpenwelt. Der Zürcher Gelehrte J. J. Scheuchzer wanderte seit 1702 viel mit seinen Studenten in den Alpen und beging mit ihnen sast alle hohen Pässe. Die Einstellung zur Alpenwelt änderte sich stark, als der Berner Albrecht von Halle rim Jahre 1732 seine Dichtung "Die Alpenwelt änderte sich stark, als der Berner Albrecht von Halle rifcheinen ließ. Das vielgelesene Buch, das zu den berühmtesten Literaturwersen des schweizerischen 18. Jahrhunderts zählt, schildert eine Alpenreise vom Ballis über die Gemmi in das Berner Oberland. Die idhslische Berherrlichung des bäuerlichen Lebens in den Alpen sand im Zeitalter der neu ausseinenden Naturfreude einen starken Widerhall, und die Wißebegier der Keisenden richtete sich nun in vermehrtem Maße auf die Alpenwelt. Bom Thunerie eher drang man nach Interlasen Inan, und weiter nach Briens bestannte Pension stand, und weiter nach Briens eine bekannte Pension stand, und weiter nach Briens einem einfachen Chalet-Gasthaus übernachteten.

Aber ein Vorstoß bis nach Grindelwald galt doch schon fast als eine Extrataganz, die erst durch die Engländer richtig in Mode gebracht wurde. Dasgegen gehörte der Staubbach bei Lauters brunnen zu den alpinen Sehenswürdigkeiten, die

man besucht haben mußte.

Eine ganz gewaltige Förderung erhielt der schweiszerische Fremdenverkehr durch das literarische Schafs fen von Jean Jacques Rouffeau (1712—1789). Der Genfer Philisoph, der weit in der Welt herumgekommen war und selten irgendwo Glück und Ruhe finden durfte, ließ im Jahre 1759 den großange= legten Roman "Julie ou la Rouvelle He loise' erscheinen. Es war dies ein sehnsuchtsvoller Liebesroman, der aus lauter langen, bekenntnis-reichen und gefühlvollen Briesen bestand. Schauplat des Romans ist der kleine ländliche Ort Clarens bei Montreux, der dadurch mit einem Schlage zu internationaler Berühmtheit gelangte. Zahllose Reisegäste wollten die friedliche Stätte am Genferse sehen, wo Julie und ihr treuergebener Freund sich jo schöne Dinge gesagt und geschrieben hatten. Ueberhaupt darf man das Sonnenufer des Genfersees als das berühmteste Kurgebiet der Schweiz im 18. Jahr-hundert bezeichnen. Genf galt durchaus als internationale, ja sogar als mondäne Stadt, während die Reisegäste in dem auf freier Höhe gelegenen Lau= sanne vor allem das ungezwungene bürgerliche Leben und die gute Gesellschaft schätzten. Schon sehr früh entwickelte sich Lausanne zu einer Stadt der Erziehung und des Kuraufenthaltes, und ringsum an den aussichtsreichen Abhängen über dem Genfersee siedelten sich reiche und angesehene Fremde in be= haglichen Landgütern an.

Man darf nicht vergessen, daß das Reisen im 18. Jahrhundert noch einen start gesellschaftlichen Charakter hatte. Vergnügungs und Bildungsreisen unternahmen bor allem Personen von Stand und Ansehen, die überall gern mit ihresgleichen zusam= mentrafen und auch gewohnt waren, in den schwei= zerischen Städten berühmte Gelehrte aufzusuchen, Brivatsammlungen anzusehen und die vornehme Gesellschaft kennen zu lernen. So galt zum Beispiel Veven als reizendes Fremdenstädtchen, wo man immer gute Gesellschaft antraf, während das später so berühmt gewordene Montreux nur ein ein= saches Bauern- und Fischerdorf war, wo man nach ländlicher Art Milch und Käse vorgesetzt bekam. Im späten 18. Jahrhundert galt eine Schweizerreise, die meist nach einem allgemein beliebten Programm durchgeführt wurde, geradezu als noble Verpflichstung für Leute der vornehmen Welt. Ebenso versbreitet war die Liebhaberei, gleich nach der Rückschr nach Deutschland, Frankreich oder England ein Reises buch über die Schweiz zu schreiben. In der Reise= literatur jener schreibfreudigen Zeit wimmelt es von Reisebriefen und Reisetagebüchern aus der Schweiz. Diese Werke enthalten oft köstliche Beobachtungen über das Kulturleben in unserem Lande. Vielsach sind sie aber auch überladen mit philosophischen Betrachtungen über die Segnungen der Freiheit, über das Glück des Landlebens und die Rechtschaffenheit des Bauernstandes. Auch benützten temperamentvolle Reisegäste gerne den Anlaß, ihren Groll über hohe Kutscherlöhne oder unfreundliche Wirte öffentlich auszusprechen. Jedenfalls ist die Schweiz durch diese üppig aufblühende Literatur in ganz Europa

berühmt geworden.

Neben der Literatur beteiligte sich auch die schweizerische Kunst an der Werbung für den Fremden-verkehr. Hatte im 17. Jahrhundert Matthäus Me-rian in einem berühmten topographischen Werk die wichtigsten Städtebilder der Schweiz dargestellt, so wurden um die Mitte des 18. Jahrhunderts die Sehenswürdigkeiten der Schweiz vollends durch die Stiche von David Herrliberger populär gemacht. In den Jahrzehnten zwischen 1760 und 1830 blühte dann die liebenswürdige Kunst der "Schweizer Kleinmeister". Es waren dies tüchtige Künstler, die für den Bedarf des Reisepublikums Aguarellbilder der wichtigsten Städte, Landschaften und Baudenkmäler herstellten. Solche farbigen Blätter waren in den Zentren des damaligen Reiseverkehrs zu kaufen und wurden von den Ausländern gerne als Souvenir mitgenommen. Als die Kleinmeister den Bedarf nicht mehr mit Originalblättern zu decken vermochten, gingen sie zu einer reizvollen Kunftindustrie über. Sie stellten die Umrißzeichnung ihrer Bilder ganz einsach in Kupferstich her und kolorierten dann diese vervielfältigten Blätter, so daß sie wie Originalsaquarelle wirkten. Flinke Gesellenarbeit mußte das Kunsthandwerk dieser gewandten Kleinmeister ins Massenhafte steigern. Heute werden die kolorierten Stiche von Aberli, Freudenberger, Lory, König, Wegel und den andern Schweizer Kleinmeistern mit phantastischen Preisen bezahlt, da sie längst zu den Seltenheiten gehören. Nicht nur Bilder der viel besuchten Landschaften und Städte waren sehr begehrt, sondern auch liebenswürdige Darstellungen des farbenfrohe Trachten= Landlebens und figuren. Denn die schönen und gut gepflegten Bauernhäuser und die prächtigen Bolks = trachten des 18. Jahrhunderts übten eine starke Anziehungskraft auf die internationalen, meist aus den großen Städten stammenden Reisegaste aus. Ein bedeutsames Kapitel in der Frühgeschichte der

Ein bedeutsames Kapitel in der Frühgeschichte der schweizerischen Touristik bildet die allmähliche Ersoberung der Alpen welt durch wagemutige Bergskeiger und Forscher. Auf diesem Gebiet haben die Engländer mit ihrem sportlichen Sinn und ihrer unsentimentalen Hartnäckigkeit Bedeutendes geleistet. Ein ganz besonderer Ehrgeiz richtete sich auf das tollkühne Unternehmen, den Montblanc Genserses besonders lockend vor Augen stand. Im Jahre 1741 wagten zwei Engländer von Genf aus einen Vorstoß nach Chamonix und den Montblancgletscher, der ihnen wie eine grönländische Landschaft vorkam. Auch der Genfer Gelehrte H. B. de Sauffure besuchte 1760 das Bergtal von Chamonix, und sein Streben nach einer Bezwingung des Montblancs Gipfels war so start, daß er für die Erstbesteigung

क्ष्या निया मिल विष्य

es

6

fl

in I god

g

se N

m

Preise ansette. Dieser Un= sporn führte dazu, daß am 8. August 1780 der Gems= jäger Jacques Balmat und Dr. Paccard v. Chamonix den Gipfel des Montblanc erreichten. Der König von Sardinien war über diese Tat so erfreut, daß er dem tüchtigen Gemsjäger den Abelstitel Balmat de Montblanc verlieh. H. B. de Saussure bestieg dann im Jahre 1787 ebenfalls den Montblanc, und heute erinnert in Chamonix ein Denkmal an seine Beharr-lichkeit bei dieser alpinen Großtat. Bald folgten wei= Erstbesteigun= gen, doch erst im 19. Jahrhundert wurden die großen Gipfel des Berner Oberlandes erstmals be= zwungen, nämlich die Jungfrau 1811 und das Finstera arhorn 1812. Im Jahre 1850 die Dufourspike. Dann folgte verwegene der Rampf um das Matter= horn, der im Jahre 1865 zur Erstbesteigung, aber auch zu einer furchtbaren Bergsteiger = Katastrophe führte, an die man auf bem Friedhof von Zermatt in eindringlicher Weise er= innert wird. Es war ein Engländer, der mit der Schweizer Alpenwelt aussgezeichnet vertraute Lord Whym per, diefe Erftbesteigung glückte, und es war nicht seine Schuld, daß ein Teil der Expedition beim Abstieg den Tod fand.

e

00

3

200

3

r

r

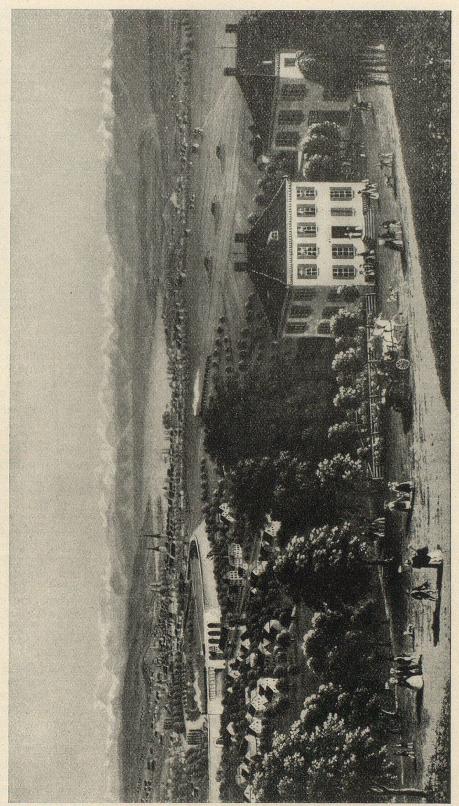
t.

e

c,

e

Im Zeitalter der Bergsbahnen ist dann das Erstlimmen der Alpengipfel immer leichter geworden. Doch empfand man es irsgendwie als einen Frevel, die allerhöchsten Bergsgipfel durch Tunnelbahnen oder Aufzüge zu erschliefen. Die Bahn auf das Matterhorn ist glücklichersweise nie zustande gekoms



über dem Einfahrt der Linien Baden—Zürich und Winterthur—Zürich Stich von von H. Siegfried. Bürich, von der "Waid" aus gesehen. Die beiden Eisenbahnzüge bezeichnen die Riadulk von Wipkingen). Nach einem

men, und auch die prächtige Jungfraubahn ift macht und den Chrgeiz ihres Schöpfers Guher-Zeller, uns lieb und wert, obgleich sie beim Jungraujoch Halt bis zum Jungfraugipfel vorzudringen, nicht ver-

wirklicht. Erst in neuester Zeit, als die Schwebe= bahnen ganz neue technische Möglichkeiten eröffneten, durfte man es wagen, den Säntis= gipfel dem Ausflugsverkehr zu erschließen, so daß heute zahllose Reisegäste ohne Bergsteigermühen den erhabenen Rundblick vom höchsten Gipfel der Alp-

steinkette aus genießen können.

Einen neuen Aufschwung nahm der schweizerische Reiseverkehr in den zwanziger und dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts, als auf unseren Seen der Dampsbootverkehr eingeführt wurde. Der Genfersee und der Bodensee, die gewisser= maßen internationale Gewässer sind, lernten bas neue Verkehrsmittel am frühesten kennen, nämlich 1823, bzw. 1824. Am Bodensee wurden Roman 3= horn und Korschach zu wichtigen Hafenpläten, und insbesondere für Korschach war es bedeutungs voll, daß die alte Verkehrstradition, die sich auf den Kornhafen des Abtes von St. Gallen stützte, in verheißungsvoller Weise wieder aufgenommen wurde. Der Zürichse und der Thunerse trugen beide im Jahre 1835 das erste Dampsschiff auf ihren Wellen. Damit wurden die altvertrauten Markt- und Botenschiffe gewiß nicht überflüssig, aber es erhöhte doch den touristischen Anreiz dieser Seen, wenn das Dampsboot die Gäste in angenehmer Fahrt und besteutend rascher als man es sich früher hätte träumen laffen, den freundlichen Seeufern entlangführte. Das erste Zürichsee-Dampfboot leistete gleich von Anfang an Bedeutendes. Es wurde in einer englischen Maschinenfabrik und Schiffswerft konstruiert und fuhr aus eigener Kraft die Themse hinunter, dann durch den Kanal und den Rhein hinauf bis nach Kheinfelden. Damit war endlich die langumstrittene Frage gelöft, ob der Rhein zwischen Straßburg und Basel für Dampsboote schiffbar sei oder nicht. In der Nähe von Rheinfelden mußte das schöne Boot vollständig auseinandergenommen und auf Wagen nach Zürich befördert werden, wo es unter dem Jubel der Bevölkerung seine erste Fahrt auf einem schweizeris schen Binnensee ausführte. In zwei Stunden fuhr man bequem von Zürich nach Rapperswil. Dies war etwas ganz anderes, als wenn man während der Nacht unter dem Verdeck des unbequemen Marktschiffes, gemeinsam mit Handelswaren, Lebensmitteln und Kleintieren, von Stäfa nach Zürich hinunterfahren mußte, wo der Torwächter das Markt-schiff morgens um 6 Uhr durch das Grendeltor in die Stadt hineinließ, damit es schleunigst seine Marktwaren abladen konnte.

Es gab auf dem Zürichsee, wie auch auf dem Bodensee, von altersher einen recht lebhaften Bil= gerverkehr, der den altberühmten Wallfahrtsort Einsideln zum Ziele hatte. Die frommen Kilgersicharen aus Süddeutschland kamen über den Bodens jee und durch das Zürcher Oberland nach Stäfa, von wo aus sie zu Schiff nach Wädenswil geführt wurden. Der Pilgerstrom, der mehr von Nord-Westen kam, gelangte zuerst nach Zürich, und in der streng resormierten Stadt, in der es im frühen 19. Jahrhundert nicht einmal katholischen Gottes-

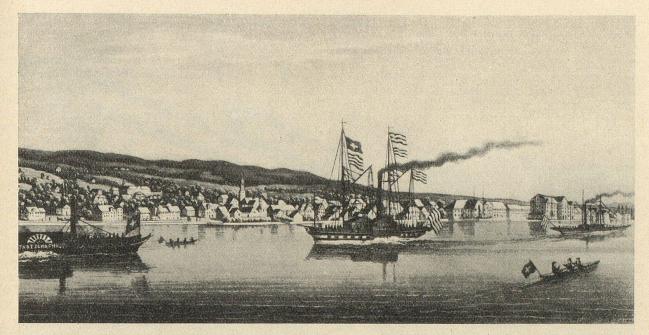
dienst gab, verschmähten die Herbergen und die Schiffleute die schöne Verdienstquelle keineswegs, die ihnen aus dem Kilgerwesen zufloß. Die Schifflande und der Sechtplat in der Rähe der Wasserfirche zählten zu den belebtesten Verkehrsstätten des alten Zürich; denn von hier aus fuhren die Boote den See hinauf und beförderten die Pilger nach Wädens= wil. Allerdings mußten sich diese eine einschränkende Vorschrift gefallen lassen. Ziemlich weit draußen vor der Stadt stand am rechten Seeufer, vom Wasser umspühlt, die "Klausstud". Es war dies eine Denksäule für den heiligen Nikolaus, den Schuppatron der Seefahrer. Erst wenn die Pilgerboote an dieser Säule vorbeigefahren waren, durften die Pilger auf dem Schiffe mit lauter Stimme beten. Im näheren Bereich der Stadt war ihnen dies nicht erlaubt. Die Klausstud steht heute nicht mehr im Wasser, sondern

mitten in der Brünanlage am Seefeldquai.

Die Schiffahrt auf dem Zürichsee hatte gang be-sondere Bedeutung auch für den Fernverkehr, da fie mit den Booten auf dem Walensee in Verbindung stand und damit Anteil hatte an dem wichtigen Berkehrszug, der nach Graubünden führte. Auf dem Thunersee benutten die Reisegäste, die das Berner Dberland besuchen wollten, gerne das Dampfboot. Romantisch war schon die Ausfahrt von der Aare in ben offenen See, und der herrliche Anblick auf die Jung fraugruppe, den man von Hünibach aus genießt, mußte die Fahrgäste in Entzücken versetzen. Die Seefahrt endete beim "Neuhaus" am User von Unterseen, und dort standen schon die Reisewagen bereit, um die Gäste nach Inter-Laken zu bringen. — Die Verkehrsbedeutung der Dampfschiffahrt ift naturgemäß stark zurückgegangen, seit den Seeufern entlang wichtige Schnellzugslinien führen. Doch da eine Seefahrt immer für ein großes Bergnügen gilt, hat sich die Vergnügungsschiffahrt auf den Schweizerseen trot der Konkurrenz der Gisenbahn in schönster Weise erhalten können.

Die Eisenbahn erschien fortschrittlichen Schweizern

schon vor mehr als hundert Jahren als eine begrüßenswerte Errungenschaft der Verkehrstechnik. In den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts wurden schon da und dort Eisenbahnprojekte erwogen. Als das älteste dieser Projekte darf die großartige Idee gelten, eine Berbindung zwischen dem Bodenfee und dem Langense e herzustellen. Gelbstverständlich hatte die Oft sch weiz ein bedeutendes Interesse an diesem großgedachten Projekt. Der ideenreiche Graubündner Ingenieur Richard La Nicca, der aus dem Domleschg stammte und 1823 Oberingenieur des Kantons Graubünden wurde, richtete sein Augenmerk nicht nur auf den großzügigen Ausbau der Graubündner Alpenstraßen, sondern er suchte im Jahre 1839 auch eine günstige Stelle zwischen Gott-hard und Septimer, die sich für einen Alpen durchstich eignen würde. Es ist ein stolzer Bedanke, daß das Eisenbahnwesen in der Schweiz gerade von einem so fühnen Alpenbahnprojekt seinen Ausgang nahm. Ingenieur La Nicca dachte zuerst an den Splügenpaß und entschied sich dann end



Der Hafen von Rorschach mit den ersten Dampsschiffen für Bodensee, Untersee und Rein. Rechts das historische Kornhaus des Fürstabtes von St. Gallen. Nach einem alten Bild.

gültig für den Lukmanier. Die Alpenbahn sollte Disentis mit dem Bleniotal verbinden. Man machte sich damals wohl noch keine richtige Vorstellung von den gewaltigen Schwierigkeiten, die sich einem solchen Alpenbahnprojekt entgegenstellen. Da man sich nicht für den Gotthard entschied, wollte man doch der touristisch hochinteressanten Innerschied, wollte man doch der touristisch hochinteressanten Innerschied, wollte man kühn an eine Tunnel-Abzweigung von Disentis nach dem Kanton Uri. Das war viel Wagemut für eine Epoche, in der das Eisenbahnwesen in der Schweiz noch gar nicht Boden gesaßt hatte! In Graubünden und in der Ostschweiz mußte man sich damit absinden, daß das Alpenbahnprojekt zu den Akten gelegt wurde. Doch auch nach dem gewaltigen Kamps um den Gotthard und nach der Vollensdung dieses bedeutenden Werkes im Jahre 1882 ta 1chte das Lukmanierprojekt hie und da wieder auf.

1

r

r

1

1

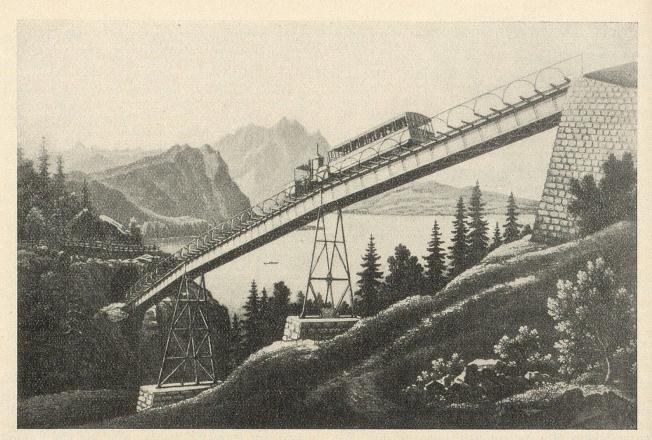
e 9 = 1

1

Wenn man in der Schweiz eine Eisenbahn bauen wollte, so mußte man sich vor allem in eine verstehrsreiche Gegend begeben. Im Jahre 1844 wurde die französische Bahnstrecke Straßburg-Basel vollendet. Das etwa 2 Kilometer lange Endstück bei Basel kam auf Schweizerboden zu liegen. Da war es naheliegend, im Anschluß an diese ausländische Bahn vorerst einmal die Srecke Basel zürich zu bauen. Während die Initiative sür das Eisenbahnswesen ursprünglich von der Ost schweizerbahnswesen ursprünglich von der Ost schwe is ausgegansgen war und schon 1836 durch den St. Galler Land am nann Baumgart sich jest das Intersesse auf die Nordwestschweiz. Als erstes Teilstück der geplanten Linie wurde die Limmat free de Zürich Baden. Dungust

1847 fand die festliche Einweihung dieser erst en schweizerischen Bahnlinie statt, die vom Bolksmund "Spanischbrötlibahn" getauft wurde. Der Ausdruck erinnert an eine Spezialität des genießerischen Aurortes Baden, ohne die ein Aurgast nicht zu den Seinen nach Jürich zurücksehren durste. Bisher war man auf der Limmat von der "Schipse" in Jürich mit dem Ruderboot nach Baden gesahren. Jeden Samstag suhr eine Art Vergnügungsichissvon Zürich nach Baden, damit die Ehemänner, Söhne und Vettern über den Sonntag die in Baden zur Kur weilenden Damen besuchen konnten. Um Samstagabend war dann jeweils großer Ball im "Stadthof", an dessen Stelle sich heute die Kuranlage ausbreitet, und am Sonntag ließen sich die pflichtbewusten Zürcher wieder in ihre Stadt zurücksühren. Das konnte man nun alles viel bequemer haben, seit die Eisenbahn in 45 Minuten durch das Limmattal fuhr. Der Zürcher Patrizier, der sich mit so viel Eiser für die Verwirklichung dieser Bahn eingesetzt hatte, daß er von seinen spöttischen Mitbürgern den Uebernahmen Damps-Sicher erhielt, konnte mit Genugtnung von seinem Landgut aus die Eisenbahn durch das damals öde Limmattal sahren sehen.

Nach dem verheißungsvollen Anfang regte sich nun ein mächtiger Ehrgeiz, ein schweizer ischweizer schreiz, ein schweizerischen. Mit mächtisgem Optimismus wurde eine Gesellschaft nach der andern gegründet, und das Schweizervolk kann sich heute kaum mehr vorstellen, wiedel Geld in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei Gisenbahnsgründungen und Gisenbahnbauten verloren gegangen ist. 1854—1859 baute die Schweizerische Centralbahn ihr in Basel beginnendes Stammnetz aus, das vor allem die Linie Basel-Olten umsafte und sich



Die "Schnurtobelbrücke" der Bitznau-Rigi-Bahn, mit Blick auf Vierwaldstättersee und Pilatus.

dann nach Aarau, nach Luzern, nach Burgdorf-BernThun und nach Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel verzweigte. 1853 vereinigten sich die Zürich-Bodenseebahn, die Nordbahn und die Rheinfallbahn zur
Nordost dahn, die bald eine dominierende Stellung im schweizerischen Eisenbahnwesen einnahm. In
der Ost schweizerischen eine ganze
Reihe von Bahngesellschaften, nämlich die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft, die Glattalbahn und die Südostbahn, die man nicht mit der
heutigen Bahn gleichen Namens verwechseln darf.
Im Jahre 1856 schlossen sich diese Gesellschaften
zu den "Bereinigten Schweizerbahnen" in Sant t
Gallen zusammen. Besonders wichtig war die
Hertellung einer Verbindung zwischen Zürich und
dem Bodense Verbindung zwischen Zürich und
den Bodense zusahnensung, der bunte Bilder aus
der Geschieläuten-Umzug, der bunte Bilder aus
der Geschiehte des Verkehrswesens darstellte.

Das gigantische Unternehmen, die Alpenschranke anzugreisen und die deutschen, französischen und italienischen Bahnen durch die Schweiz hindurch miteinander zu verbinden, konzentrierte sich auf das Gotthard and has Gotthard and has Grescher Staatsmann Alfred Sicher seinen tatkräftigen Förderer fand. Der Bau der Gotthardbahn dauerte ein volles Jahrzehnt und wurde zu einem vielbewunderten Triumph schweizerischer Bahnbautechnik.

Daß bei dem mächtig angespornten Ehrgeiz der Verfehrsleute auch viel Kleinliches, Unpraktisches und Verkehrtes ausgeheckt wurde, möge das Beispiel jenes Unternehmens beweisen, das den kühnen Namen "Nationalbahn" trug. Dieses Projekt lag vor allem den Vinterthur ungehen, was sich natürlich schwer rächen mußte. In stillem Frieden schlängelt sich heute die ehemalige Nationalbahnlinie von Eswilen nach Winterthur und dann von Derlikon nach Baden und weiter nach Zosingen. Es ist ein freundsliches Klingelbähnchen, das überhaupt nie erlebt hat, was ein Schnellzug ist. Uebrigens ging es lange, vis man in der Schweiz eigentliche Schnellzug ekannte. Sine internationale Jugsverbindung lernte unser Land erst im Jahre 1873 kennen. Damals reiste man aus allen Ländern zur Weltausstellung nach Wien. So wurde der Versuch gewagt, während des Sommers dreimal wöchentlich eine beschleunigte Verbindung Lyon-Gens-Zürich-Arlberg-Wien aufrecht zu erhalten, die den internationalen Keisestrom durch unser Land führte.

te

मार्ग छ निष

gla

tid

क्रम व म व निक

11

000

Es brauchte eine lange Entwicklung, bis um die Jahrhundertwende die Berstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen sich vollziehen konnte. Gemäß dem Bundesgeset von 1897 über die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen vollzog die Eidgenossenschaft in den Jahren 1900 bis 1903 den freihändigen Rückkauf aller Linien der groß

sen Eisenbahngesellschaften und einiger weiterer Unsternehmungen, unter denen sich auch die Toggensburgerbahn. Um 1. Januar 1901 nahmen die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Tätigkeit auf; am 1. Mai 1909 ging auch die Gotthardbahn in Staatsbesit über. Seither sind weitere bedeutende Linien geschaffen worden, die vor allem dem Tourismus dienen, so das reich ausgebaute Netz der Khätischen Bahnen und die landschaftlich hervorragend schöne Lötsch bergslinie der Berner Alpenbahngesellschaft.

Das idhllische Zeitalter der Kosttutschen und Boostenschiffe liegt weit hinter uns. Das Reisen ist in der komfortabelsten Weise weiterentwickelt worden, und heute darf die Schweiz stolz sein, ein neuzeitlich vervollkommnetes Eisenbahnwesen zu besitzen. Die Bergbahn ein entsessehnten einen gewaltigen Ehrgeiz unter Verkehrs-Fachleuten und Spekulanten. Was für ein Erlebnis war im alten Jahrhundert eine Rigifahrt oder eine Fahrt mit der abenteuerlich steilen Pilatus-

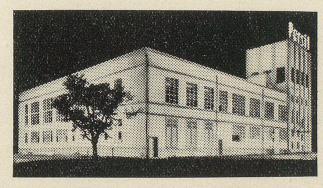
wehren, und das verantwortungslose Projekt, eine Drahtseilbahn vom Kütli nach Seelisberg zu bauen, hat nicht wenig dazu beigetragen, daß im Jahre 1906 der Schweiz erische Seimatschwurde. Auf Kigikulm zählte man im Jahre 1816 etwa 300 Keisegäste. Im Jahre 1827 waren es deren schon 1500. Der satirische Koman "Tartarin dans les Alpes" von Alphonse Daudet hat viel dazu beigetragen, den Kigi in Frankreich bekannt zu machen. — In der Borkriegszeit stand die Schweiz als internationale Korkriegszeit stand die Schweiz als internationale Resellschaftlichen Verkehrszentren Luzern, Interlaken Fremdenorten der Welt. Dazu kam der geradezu phantastische Ausschwung des hochalpinen Kurortes und Sportplatzes St. Moris, der als Hotelstadt mit 5000 Fremdenbetten in einer Höhenlage von 1800 Meter über Meer etwas durch aus Einzigartiges darstellt. Mögen in einer schöneren Zukunst auch wieder Zeiten kommen, wo man ohne nationale Abschließung sei und glücklich von allen Ländern her die schweiz besuchen kann!

Ein fleiner Ball. Gine fleine Begebenheit aus dem Alltag von Friedrich Bieri.

Mitten auf die belebte Fahrbahn der Hauptstraße rollte vom Trottoir her ein leuchtend bunter Ball, und ein Kind sprang blindlings nach. Ein Vorfall, wie man ihn leider noch häufig mitansehen muß, denn in der Welt des Kindes wird nun einmal anders gewertet, wenn es um das geliebte Spielzeug geht. Auf die Vorübergehenden aber, die stehen bleiben, weil ihnen der Atem stockt, lag diesmal eine besondere Spannung. Als ob sie darauf lauerten, sich an diesem unvorsichtigen Kind ihren ganzen aufgespeicherten Fußgängerärger herunterzuschimpfen. Der Vorfall ging wunderbarerweise ohne Zusammen= stöße ab. Auch das Kind kam unversehrt zurück. Es hatte den nahen Abgrund nicht einmal gespürt, so unbekümmert und selig drückte es den geretteten Ball an die Brust. Doch plötzlich fiel etwas wie ein Schatten über seine klaren Augen. Sie hatten die angessammelte Menge und ihre drohende Haltung gesehen. Und als nun auch noch aus dem vordersten Wagen der zum Halten gezwungenen Autoreihe mit drohender Hand ein Mann heraussprang, griffen die kleinen Kinderbeine aus. Aber sie kamen nicht weit. Das bünne Aermehen von einer breiten Männerhand umstlammert, wurde der kleine Uebeltäter wieder vor seine Richter geführt. Welch große Angst muß wohl das Kind gepackt haben! Aus seinem bleichen Gesicht irren zwei angsterfüllte Augen umher. Da — plötzlich wie ein Aufleuchten. Das Kind reißt sich los und hat im nächsten Augenblick sein Gesichtchen in einem Frauenrock begraben. Sie sollten besser auf Ihr Kind aufpassen! Mangelhafte Erziehung — Kein Vorwurf blieb der Frau erspart, während sie dem schluchzenden Kind beruhigend den Haarschopf strich. Wie ein Bollwerk stand sie da, ohne ein Wort der Erwiderung. Rur ihre Augen wollten sagen: was wißt ihr schon von einem so kleinen Geschöpf?

Dann kam auch ein Polizist und tat seine Pflicht. Aber konnte er dem zärtlichen Blief dieser Mutter, in dem so unendlich viel Verstehen lag, widersprechen? Wenn sie von dem Ball erzählte, an dem das Kind so hängt, und den es ja nur retten wollte. Mit einer wohlwollenden Ermahnung: "Das müssen Sie Iherem Kind aber abgewöhnen!" wollte er den Fall beschließen. "Es ist nicht mein Kind!" Dabei blickte die Frau wie beschämt zu Boden. Als fühlte sie nun ihre ganze Mütterlichkeit, die auch vor dem fremden Kind keine Grenzen kannte, aller Welt preisgegeben. Und ahnte nicht, wie sie über die Zuschauer hinausswuchs, die sich ohne Ausbebens schnell zerstreuten.

Und ahnte nicht, wie sie über die Zuschauer hinauswuchs, die sich ohne Auschebens schnell zerstreuten. Nur jener Entrüstete blieb zurück und verbeugte sich tief gegen die Frau und das Kind und sagte: "Weine eigene Mutter habe ich nie gekannt. Ihnen verdanke ich morgen meinen ersten, wirklichen Muttergedenktag!" — Dann zahlte er die Taxe und ging zu Fuß weiter . . .



Wie ein Märchen aus 1001-Nacht erstrahlen im Zauber magischen Lichts die weitgebehnten Gebäulichkeiten der Schweizerischen Persil-Werke in Pratteln (Baselland.)