Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 12 (1908)

Artikel: Ernte
Autor: Hardung, Victor
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-574831

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: 12.12.2025

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

brüdern Oswald die Konzession für die Benützung der Schiffslände neben der alten Rheinbrücke. Im Jahre 1840 fuhren vier Dampfschiffe regelmäßig viermal in der Woche von Kehl nach Basel in 18 bis 20 Stunden und ebenso von Basel nach Kehl in 5 bis 5½ Stunden; 1843 wurden 13,000 Personen dergestalt auf dem deutschen Oberrhein befördert. Dann aber kam die Eisenbahn, und die Dampfschiffahrt mußte eingestellt werden; erst im Juni 1903 erschien wieder ein Dampfer in Basel, und mit 1908 soll eine regelmäßige Schleppschiffahrt nach der alten Rheinstadt beginnen*).

Finanzleute in Zürich machten schon 1836 den Vorschlag, eine Eisenbahn von Zürich nach Basel zu bauen; doch ward dagegen von verschiedener Seite der Einwurf erhoben, daß die Bodengestaltung der Schweiz keinen gewöhnlichen Bahnbetrieb zulassen werde. Großes Aufsehen erregte es deshalb, als im Juni 1838 Zanino Volta (der älteste Sohn des berühmten Physikers) dem Kanton St. Gallen ein Konzessionsgesuch einreichte für den Bau und den Betrieb eines „Schienenweges von Eisen oder Granit, welcher vom Wallensee an die Grenzen des Kantons Graubünden zu gelangen und sich von da mittelst der notwendig werdenden Durchbohrungen des Splügens in die Lombardei fortzusetzen hätte". Der Vater des ersten Alpenbahnprojekts erntete viel Spott für seine Idee, einen Splügentunnel zu schaffen; übrigens erklärte er selbst, daß dreißig Jahre auf die Durchbrechung des Berges verwendet werden müßten. Auch die am 19. Februar 1838 begründete Basel-Zürcher Eisenbahngesellschaft brachte weder die verschiedenen Konzessionen noch auch das Aktienkapital auf. Dagegen lief am 15. Juni 1844 von Straßburg her die erste Lokomotive in Basel ein. Täglich gingen nun von dort aus zwei Züge ins Elsaß ab, und ebenso trafen zwei Züge oder „Convois", wie man dies nannte, in der Stadt ein. Im gleichen Jahr begründete Martin Escher-Heß von Zürich, im Volksmund der „Dampf-Escher" geheißen, die Nordbahn; 1845 begann der Bau der Linie Zürich-Baden, der „Spanischbrötli-Bahn", wie sie das Volk etwas despektierlich getauft hat. Das Durchbrechen des „Stein" zu Baden nahm fast ein Jahr in Anspruch, und so kam der 9. August 1847 heran, ehe der Betrieb eröffnet werden konnte. Die Lokomotive des ersten Zuges ward von Niklaus Riggenbach bedient, der nachmals die solide Bahnbrücke über die Aare bei Olten (1856/7) und die erste Bergbahn in der Schweiz (Rigi 1871) baute.

Zu Ende 1849 begann sich auch die Bundesversammlung mit den Eisenbahnfragen zu beschäftigen. Gestützt auf ein Gutachten der berühmten englischen Ingenieure Robert Stephenson und Henry Swinburne traten Ratsherr Geigy, Rektor Schmidlin und Bankdirektor Speiser von Basel, sowie Melchior Ziegler von Winterthur für den Bau eines weitgespannten Bahnnetzes ein. Im Jahre 1851 begründete sich zunächst die Schweizerische Centralbahngesellschaft, und am 28. Juli 1852 erschien das erste Bundesgesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen. Seitdem schritt der Bau der verschiedenen Linien rüstig vorwärts. Hatte 1844 in der Schweiz ein Schienenweg von 1,86 km Länge bestanden, zu dem 1847 die 23,33 km lange Teilstrecke Zürich-Baden kam, so fand sich fünfundzwanzig Jahre später auf schweizerischem Boden ein Bahnnetz von 1471 km und zu Ende des Jahrhunderts ein solches von 3769 km Länge.

Der Bahnbau ward vor allem durch die notwendig werdenden Tunnels und die langen und zum Teil hoch gelegenen Brücken und Viadukte erschwert. Von diesen erregten besonders die Ueberführung der französischen Ostbahn über den Birsig in Basel (1857/58) und die große Saane-Brücke bei Grandfey-Freiburg der schweizerischen Westbahn (1860/61) das Staunen der Zeitgenossen. Ebensosehr ward der Hauensteintunnel bewundert, der 2700 m lang zwischen Olten-Trimbach und Läufelfingen in der Zeit von Mitte Juli 1853 bis Ende Oktober 1857 durch den Berg getrieben wurde. Er kostete 4,802,400 Fr., und es verloren in ihm infolge des bekannten Unglücks vom 28. Mai 1857 dreiundsechzig Arbeiter ihr Leben. Der Hauenstein blieb bis zur Durchbrechung des Mt. Cenis (November 1870) der längste Tunnel auf der Erde, indes er nun schon seit Jahrzehnten zu den kürzern auf dem Gebiete der schweizerischen Eisenbahnen zählt. Und welche Fortschritte in der Technik wurden nicht in wenigen Jahrzehnten erzielt! Um den verhältnismäßig leicht zu bewältigenden Hauenstein zu durchbrechen, brauchte man 4¼ Jahre, der um 12,400 m längere Gotthard nahm nur 7½ Jahre, das noch ungleich schwierigere Riesenwerk des Simplons (19,731 m) dagegen lediglich 6½ Jahre in Anspruch.

Hatte Stephenson 1850 in seinem erwähnten Gutachten dem schweizerischen Straßenwesen das höchste Lob gespendet, so ernten gegenwärtig die schweizerischen Schienenwege die allgemeine Anerkennung der Fachleute. Und wie gewaltig ist nicht der Verkehr, der über sie läuft und der sich trotzdem noch von Jahr zu Jahr vermehrt! Was würde die „gute alte Zeit" wohl sagen, wenn sie vernehmen könnte, welche Summen der Betrieb der S. B. B. in Umlauf setzt, und würde sie die volkswirtschaftliche Bedeutung solcher vielstelligen Zahlen überhaupt ermessen können?

*) Vgl. dazu den Aufsatz von Dr. ing. H. Bertschinger, Zentraleurop. Binnenschiffahrt oben S. 345 ff. A. d. R.

Ernte.

Schürt die Brände, häuft die Glut im Herde:
Ernten gab uns die geliebte Erde,
Ernten, daß wir mit betreuten Händen
Aus der Fülle frei und froh verschwenden,
All den Ueberfluß den Bangen borgen,
Die sich um die nächste Stunde sorgen,
All den Trauernden ihr Mahl bereiten,
Die auf Erden ohne Heimat schreiten!
Häuft die Glut, daß ihre warme Helle
Alle ladet über unsere Schwelle,
Alle, die geschmachtet und gefroren
Und der Sonne süße Spur verloren,
Alle, daß kein Tag den Lauf vollendet,
Da wir unseren Brüdern nicht gespendet!

Häuft die Glut zu einem heiligen Feuer,
Leert die Speicher, leert die üppige Scheuer,
Raum der neuen Ernte neuer Jahre —
Wer verschwendet, wisse, daß er spare!
Wer verschwendet, wisse, daß er werke:
Brüdern gibt er ihre selige Stärke,
Schar und Scholle treu mit uns zu kehren,
Haß und Hunger von der Welt zu wehren!
Laßt nicht müßig zagen willige Hände,
Mit uns weiten laßt sie Fach und Wände
Für des nächsten Herbstes nahe Gabe!
Unvergänglich ist der Irdischen Habe,
Und wir teilen, daß sie reicher werde —
Sieh, von ewigen Garben glänzt die Erde!

Victor Hardung, St. Gallen.

Vreneli.

Nach dem Gemälde von Gottfried Neumann-S. George, Zürich,
in Zürcher Privatbesitz.