

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 151 (1878)

Artikel: Die Eisenbahnen in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-656965>

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: 13.12.2025

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

nach 20 Tagen Larven. Dieses sind wormartige geringelte Wesen mit einem hornigen Kopf und drei kurzen Beinchen, wie kleine Engerlinge. Ihre Farbe ist schmutzig gelb, der Kopf und die Beine schwarz, zu den Seiten des Körpers laufen zwei Reihen schwarzer Flecken. Diese Larven fallen gleich über die Kartoffelblätter her und fressen sie ab. In kurzer Zeit gehen die Larven in die Erde, verwandeln sich dort in eine ruhende Puppe, aus der noch im selben Jahre der Käfer sich entwickelt; dieser legt wieder Eier ab und die Käfer, welche aus dieser Generation entstehen, sollen noch eine dritte hervorbringen können. Wenn die kalte Jahreszeit eintritt, so gehen die Käfer in die Erde bis 63 Centimeter tief, liegen den Winter über in Erstarrung und erscheinen im Frühjahr wieder mit dem Laub der Kartoffeln. Bei dieser ungeheuren Vermehrung kann man sich vorstellen, was für ein Schaden nur durch ein einziges Weibchen, das vielleicht auf irgend eine Weise von Amerika zu uns verschleppt wird und sich in einem Kartoffelfeld festsetzt, verursacht wird.

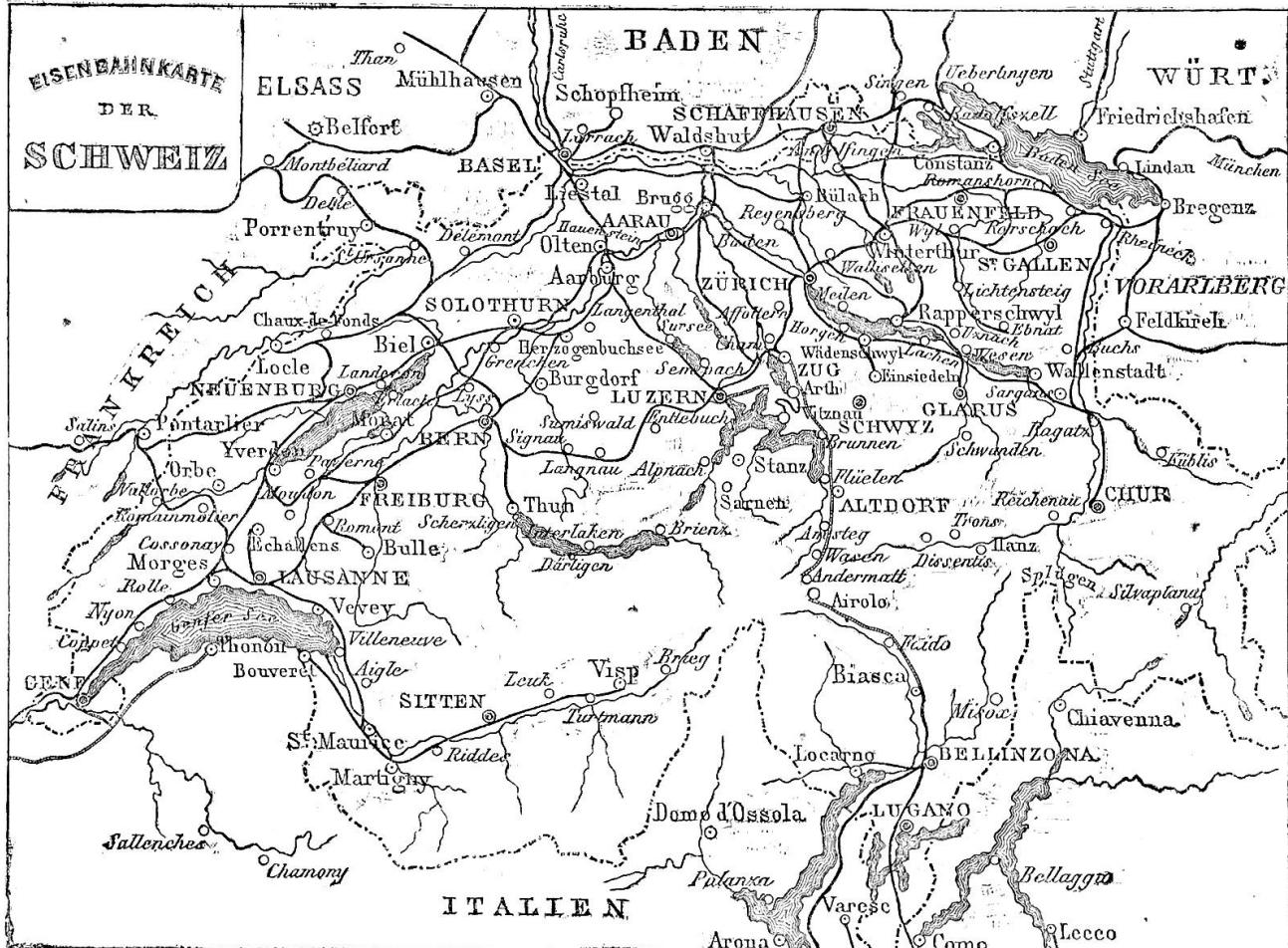
Was soll nun geschehen, wenn der Feind bei uns auftritt? Natürlich müssen die Käfer vertilgt werden. Dabei genügt aber nicht, sie vom Kraut abzulesen oder sie mit Schweinfurtergrün zu vergiften, wie vorgeschlagen, oder Käfer und Kraut durch aufgegossenes Petroleum zu verbrennen, denn wir wissen, daß im Boden noch die Puppen sind, aus denen sich neue Käfer entwickeln. In Müll-



heim wurden Käfer und Kraut auf Veranlassung der Behörden durch Feuer vertilgt. Als der gelehrte Insektenkenner Gerstäcker, als Experte von der deutschen Regierung dahin abgesandt, dazu kam, war kein Käfer mehr vorhanden; da ließ er das Feld umgraben und es fanden sich 4 Zoll unter der Erde noch Puppen und Larven, aus denen eine neue Generation auferstanden wäre. Also von Grund aus muß ein angegriffenes Feld gesäubert werden, und am besten wird es sein, wenn vorkommenden Falls bei der Behörde Anzeige gemacht wird, damit gleich umfassende Maßregeln ergriffen werden können, um allgemeinen Schaden zu verhüten.

Die Eisenbahnen in der Schweiz.

Wer alt wird, friegt viel Neues zu sehen, wenn er's erlebt, pflegte der alte Knochenfami zu sagen, der, als der Bote noch in den Kinderhöschen steckte, landauf landab den Knochen und Hudeln nachging. Und Recht hatte er: Neues gibt es viel auf Erden zu sehen, mehr als Gutes, aber erleben muß man's. Mancher hat schon etwas Neues erfunden und ersonnen, aber es verwirklicht und angewendet zu sehen, hat er nicht erlebt. Derjenige zum Beispiel, der vor 200 Jahren zuerst daran dachte, den Dampf als Triebkraft für Maschinen zu benutzen, der Franzose de Caux, hat die Verwirklichung seines Gedankens nicht erlebt; man hielt ihn für einen Narren und sperrte ihn kurzweg in's Irrenhaus ein. Fast ein Jahrhundert dauerte es, bis endlich James Watt die ersten Dampfmaschinen, mehr als 150 Jahre, bis Stephenson die Lokomotive erfand, und heute sind wir an beide so ge-



wöhnt, als wäre es nie anders gewesen und wenn wir in 4 Stunden von Bern nach Zürich, in fünf von Thun nach Basel, in sieben von Burgdorf bis Genf fahren, so kommt es uns oft noch vor, der Kohli mache neue schier langsam. Wir denken eben kaum mehr der Zeit, wo man für einen solchen Weg fast ebenso viel Tage brauchte, wie heute Stunden und noch weniger der alten Zeiten, wo eine Reise ein beschwerliches und gefährliches Unternehmen war, das man nicht wagte, ohne vorher sein Haus bestellt zu haben. Heutzutage reist man mit weniger Mühe und Gescher von Bern nach Paris, als vor 700 Jahren von Burgdorf nach Freiburg. In 16 Stunden bringt uns der Schnellzug

nach Paris, aber um von seiner Burg zu Burgdorf nach der Stadt Freiburg zu reiten, brauchte der Herzog von Zähringen vor 700 Jahren zwei volle Tage und auf der Burg Nydeck, wo jetzt in Bern die Nydeckkirche steht, pflegte er nach mühseligem Ritte durch weglosen Wald sein Nachtquartier aufzuschlagen.

Als die Städte aufzublühen begannen, besserte sich auch allmälig Weg und Steg; aber der Verkehr fand immer noch hauptsächlich zu Fuß oder zu Ross statt; Wagen oder auch nur Karren wurden wenig gebraucht. Kein Kaufmann wagte sich auf die Reise ohne ein Geleit wohlbewaffneter Knechte; denn überall auf den Bergen und

am Wasser hausten in ihren Burgen und festen Häusern adelige Raubgesellen und brandschäzten die des Weges Ziehenden, bis endlich der Bernerbär mit schweren Täzen die Nester der Raubvögel ausnahm und zerstörte. Da besserte es freilich mit der Unsicherheit der Straßen, nicht aber mit den Straßen selbst: die blieben nach wie vor holperig und rauh, bald steinig, bald kothig, steil und beschwerlich. Bei besonders stözigen Regenfällen mußten die Wagen oft mit einem Haspel hinaufgezogen werden. Auf Seen und Flüssen fuhr natürlich noch kein Dampfschiff; große schwerfällige Segel- und Ruder-schiffe, Böcke, auf dem Vierwaldstättersee Mauen genannt, vermittelten den spärlichen Verkehr. Von allen unseren heutigen Alpenstraßen war noch keine einzige fahrbar. Erst im 18. Jahrhundert fing man an, die Straßen ernstlich zu verbessern und zu verbreitern; allzusteile Abhänge durch Krümmungen zu umgehen, Löcher und Liesen aufzufüllen und steinerne Brücken aufzuführen. Auch Posten wurden eingeführt, zuerst freilich nur eine Briefpost, die höchstens neben dem Postillon noch ein oder zwei Fahrgäste aufnehmen konnte, später aber auch Posten für den Personen- und Gepäckverkehr. Alpartig schnell ging es zwar mit diesen Posten so wenig wie mit allen anderen Fuhrwerken. Altere Leute unter den geneigten Lesern erinnern sich wohl noch der Zeit, wo man um von Bern nach Basel zu fahren zwei bis drei Tage, von Bern nach Thun einen ganzen Tag brauchte, obwohl schon damals die bernischen Landstraßen als gut angelegt und gut unterhalten in ganz Europa berühmt waren. Mächtig haben zur Entwicklung des Straßenwesens die Kriegszüge Napoleons I. beigetragen; er ließ z. B. 1800 bis

1806 die prachtvolle Straße über den Simplon nach Italien bauen, und wenn er dabei auch nichts Anderes als militärische Zwecke in's Auge faßte, so hat er doch mit diesem Straßenbau der Schweiz viel genützt, denn seinem Beispiel folgten bald andere Staaten und Kantone; so ließen Österreich 1818 bis 22 die Splügenstraße, Graubünden und Sardinien 1818—23 die Bernhardinstraße, Uri und Tessin 1820—24 die Gotthardstraße bauen.

Wichtiger aber als alle Verbesserungen im Straßenwesen war für Handel und Verkehr die Erfindung der Dampfmaschine durch den Engländer James Watt (1763) und ihre Anwendung zu Dampfschiffen und Lokomotiven. Der Amerikaner Fulton erfand 1807 das Dampfschiff, der Engländer Stephenson 1829 die Lokomotive. Wie bei jeder neuen Erfindung wollten die Leute anfangs nicht recht daran glauben. Erst im Jahr 1823 wurde der Genfersee, 1824 der Bodensee, 1826 der Langensee, 1827 der Neuenburgersee, 1835 der Zürcher-, der Vierwaldstättersee und der Thunersee zum ersten Male von Dampfbooten befahren. Heute fahren auf den Schweizerseen zusammen mehr als hundert Dampfer. Noch weniger traute man im Anfang der Lokomotive und der Eisenbahn; ganze Bücher wurden dafür und dagegen geschrieben und von den Gegnern unter Anderem behauptet, es sei nicht möglich, mit der Bahn die Wegstunde in 10 Minuten zurückzulegen, der Luftdruck müßte Lokomotivführer und Heizer tödten. Heute fahren die englischen Courierzüge die Wegstunde in 3 Minuten, und daß der Luftdruck dabei irgend Jemand getötet habe, hat der Bote noch nie gehört. Erst 1847 wurde die erste schweizerische Bahnstrecke Zürich-Baden er-

öffnet; sie war im Ganzen 23 Kilometer, das ist nicht ganz 5 Stunden, lang; ein bescheiden Anfang! Heute misst das schweizerische Eisenbahnnetz fast 2500 Kilometer (520 Stunden), 500 weitere Kilometer, (oder mehr als 100 Stunden) sind im Bau begriffen und 1100 Kilometer (230 Stunden) sind projektiert, werden aber wohl noch ein Bischof warten müssen, denn die Zeit, wo für jede Bahn Geld in Hülle und Fülle zu haben war, ist eben vorbei und kommt nicht bald wieder. Es steckt ohnehin ein schönes Stück Geld in unseren Bahnen und wir Berner wissen davon, seit wir auch Bahnbesitzer geworden sind, ein Liedlein zu singen. Der Bau der bereits im Betrieb stehenden schweizerischen Bahnen hat nicht weniger als 850 Millionen gekostet, etwa 300 sind nothwendig, um die angefangenen zu vollenden, und wenigstens 500 wären erforderlich, um die bis jetzt projektierten zu bauen. Ob für die letzteren das Geld sich aufstreben lässt, ist sehr fraglich. Happert es ja doch schon bedenklich mit den Finanzen der im Bau begriffenen Bahnen und stecken ja doch, die Rigi-Bahn von Vitznau ausgenommen, auch alle andern im Sumpf, die einen bis über die Ohren, die andern bis zum Hals, so daß sie gerade noch um Hilfe rufen können, die wenigsten nur bis zum Knie oder Knöchel. Es ist eben mit den Eisenbahnen nicht wie mit den Straßen; mit dem Bau und dem Unterhalt allein ist es nicht gemacht. Ist eine Straße einmal fertig, so ist sie Federmann zugänglich, und ob viel oder wenig Wägeli auf ihr fahren, ob viel oder wenig Leute auf ihr gehen, kommt höchstens für die Wirthshäuser, die daran stehen, in Betracht, für die Straße selbst ist das gleichgültig. Bei den Bahnen kommt aber zum

Bau und Unterhalt noch der Betrieb und der kostet schwer Geld, das nur durch die Fahrtaxen der die Bahn benützenden Personen und Güter gedeckt werden kann; je stärker also der Verkehr, desto reicher der Ertrag und desto besser rentirt die Bahn. Es gibt aber leider Gottes Bahnen genug im Schweizerland, die nicht einmal den Betrieb zu decken im Stande sind und es kaum je sein werden. Es war eben zur Zeit des Eisenbahnfiebers, das übrigens noch gar nicht zu Ende ist, gar schön, so eine Bahn zu projektiert und dafür zu weibeln und zu jagen; es hat das mehr als einem einen grünen Seppel eingetragen. Dem Umstände, daß die Bahnbauten zum guten Theile mehr dem politischen Ehrgeiz einiger Weniger, als dem wirklichen Bedürfniß entsprungen sind, so wie der Gier der großen Bahngeellschaften, die, um keine Konkurrenz aufkommen zu lassen, sich selbst mit neuen schlechten Linien Konkurrenz machten, haben wir unsern jetzigen Eisenbahnenfinanzjammer und das verzwickte planlose Bahnnetz zu verdanken, das Du, lieber Leser, in dem beigegebenen Kärtchen dargestellt siehst.

Die Hauptknotenpunkte unseres Netzes sind Winterthur, Zürich, Olten und Bern. Alpenbahnen sind drei projektiert: die Simplonbahn, die einstweilen im Wallis bei dem Städtchen Leuk stecken geblieben ist, die Splügenbahn, die noch nicht weiter als Chur gekommen ist und die Gotthardbahn, von welcher der Bote im Kalender für 1874 berichtet hat und die jedenfalls ausgeführt wird, wenn es auch gegenwärtig mit ihr nicht zum besten steht. An die französischen Bahnen schließen sich die schweizerischen an 4 Punkten: Genf, Youne, Verrières und Delle, an die deutschen und österreichischen bei Basel, Waldshut,

Schaffhausen, Singen, Konstanz, Rheineck und Buchs; an die italienischen bei Chiasso und, wenn die Gotthardbahn fertig sein wird, bei Pino am Langensee. Von unserem Bahnnetze gehören etwa 3 % auswärtigen Gesellschaften an; 1 1/2 % sind wie die Rigibahnen nur Vergnügungsbahnen oder dienen, wie die Ostermundigerlinie und die Bahn Ouchy-Lausanne, nur dem Lokalverkehr. Alle übrigen 95 1/2 % sind eigentliche Verkehrsbahnen. An einander gereihet würden unsere Bahnen von Genf bis über Moskau hinausreichen; wollten wir sie nebeneinander von Genf bis zum Bodensee legen, so könnten wir daraus 7 Reihen machen und wären erst noch alle im Bau begriffenen und projektirten Linien fertig, so könnten wir um die ganze Schweiz einen doppelten Eisenbahnring legen und hätten erst noch ein Stück von etwa 700 Kilometer übrig. Aber damit pressirt es einstweilen noch nicht und bis das Alles fertig ist, thut uns beiden, lieber Leser, kein Bahn mehr weh!

Guter Rath.

Eine junge Frau fragte der Mutter, sie sei so unglücklich in ihrer Ehe; alles Gebet nütze da nichts; sie habe doch schon so oft geslekt, der Mann möchte sterben und sie auf diese Weise von ihm erlöst werden! An wen hast du dich denn gewendet? fragte die Mutter. — „An den lieben Gott“, war die Antwort. — „Das wird nichts helfen“, sagte die Mutter. — „Zu der Jungfrau Maria mußt du beten, die wird dich erhören, das Männervolk hält ja immer zusammen.“

Der untröstliche Wittwer.

Ein Mann, dessen Frau im Spital gestorben war, wurde befragt: warum er sich nicht bei der Beerdigung eingefunden. — „Ich hatte wichtige Geschäfte“, erwiederte er, „und wissen Sie, die Pflicht geht vor dem Vergnügen!“

Umgekehrt ist auch gefahren.

Arzt (zum Patienten, der über Kopfweh klagt, beruhigend): „Nun, aus dem Kopfweh würde ich mir nichts machen.“ — Patient: „Ja, ich auch nicht, Herr Doktor, wenn Sie's hätten.“

Sicherer geistlicher Trost.

Ein Meitschi, das an einem Nachtmahlsonntag aus der Kirche kam, sagte: „So, jiz fötti nume no ne Ma ha, de wär' de Alles guet.“ —

Bei der Prüfung.

(Professor zum Studenten): Was ist Ihre erste und heiligste Pflicht, wenn Sie einen Prozeß übernehmen?

Jurist: Mir vor Allem einen Vor schuß geben zu lassen.

„Mein lieber Herr Doktor“, rief eine eingebildete franke vornehme Dame ihrem Hausarzt bei seinem Eintreten entgegen, „was sagen Sie dazu: ich habe in der vergangenen Nacht sechsmal hintereinander genießt?“ „Sechsmal Gesundheit“, erwiederte trocken der Arzt.
