

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: 84 (1991)

Artikel: In 6 Stunden von Bern nach London : mit der Bahn

Autor: Urech, Christian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-989300>

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](#)

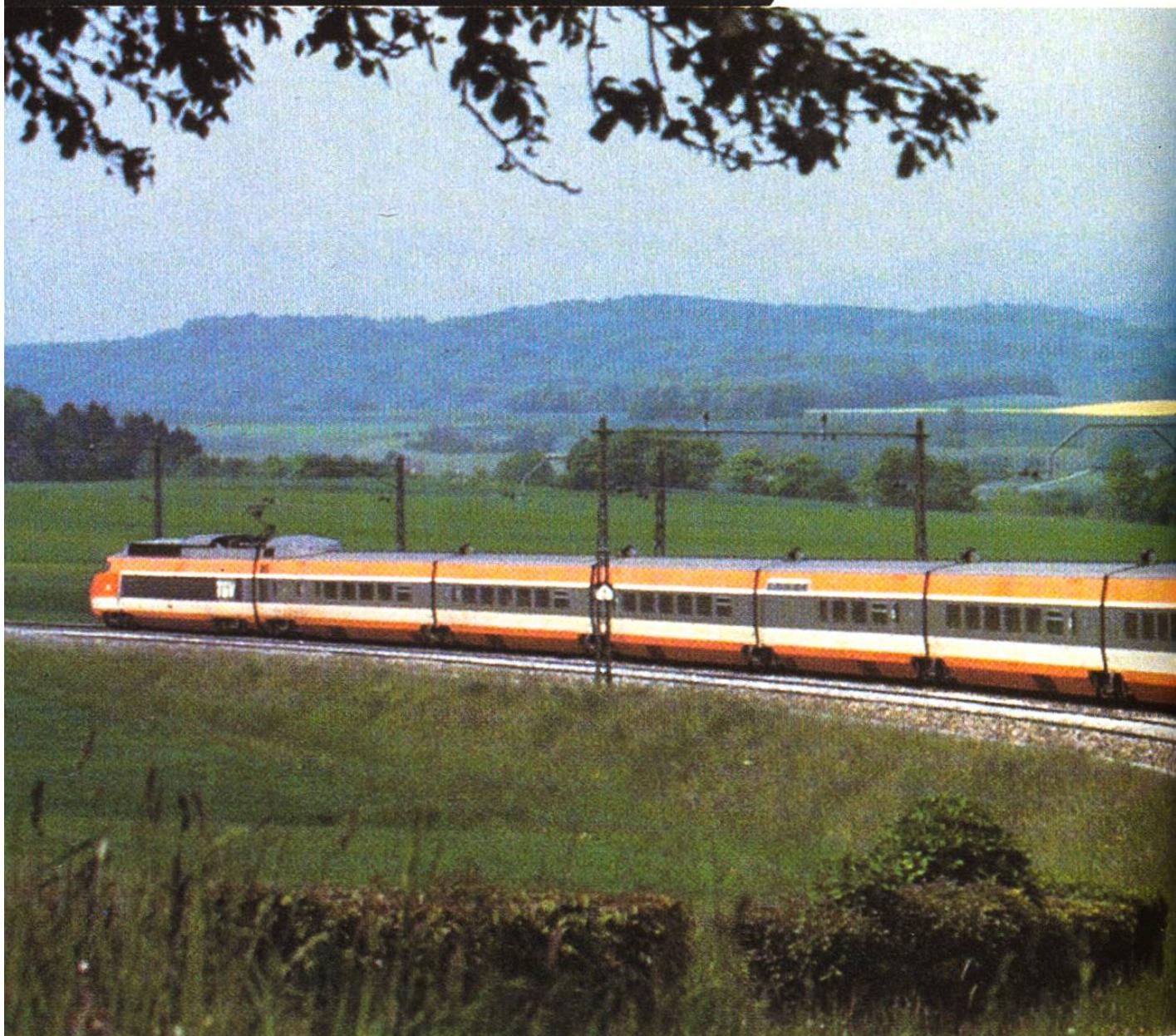
Terms of use

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: 20.01.2026

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

In 6 Stunden von Bern



Als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die ersten Eisenbahnlinien gebaut wurden, begann für die Menschen eine im wahrsten Sinn des Wortes neue Zeit: die Zeit der Geschwindigkeit. Die ersten Züge fuhren zwar noch nicht sehr schnell im Vergleich zu heute, wo Hochgeschwindigkeitszüge wie der TGV in Frankreich über 300 Stundenkilometer erreichen können. Die «Limmat», eine Dampflokomotive der ersten Schweizer Bahnlinie zwischen Baden und Zürich, kam auf eine Geschwindigkeit von gerade 40 Kilometern pro Stunde, war also langsamer als ein Pferd im Galopp, das es bis 65 km/Std. bringt. Trotz-



nach London – mit der Bahn

dem empfanden die Menschen damals einen misstrauischen Respekt vor der neuen Geschwindigkeit, oft sogar Angst.

Victor Hugo, einer der bedeutendsten Dichter Frankreichs, bezeugte seine Schwierigkeiten mit der Veränderung der Wahrnehmung während der Eisenbahnfahrt: «Die Schnelligkeit ist unerhört», schrieb er, «die Blumen am Wege sind keine Blumen mehr,

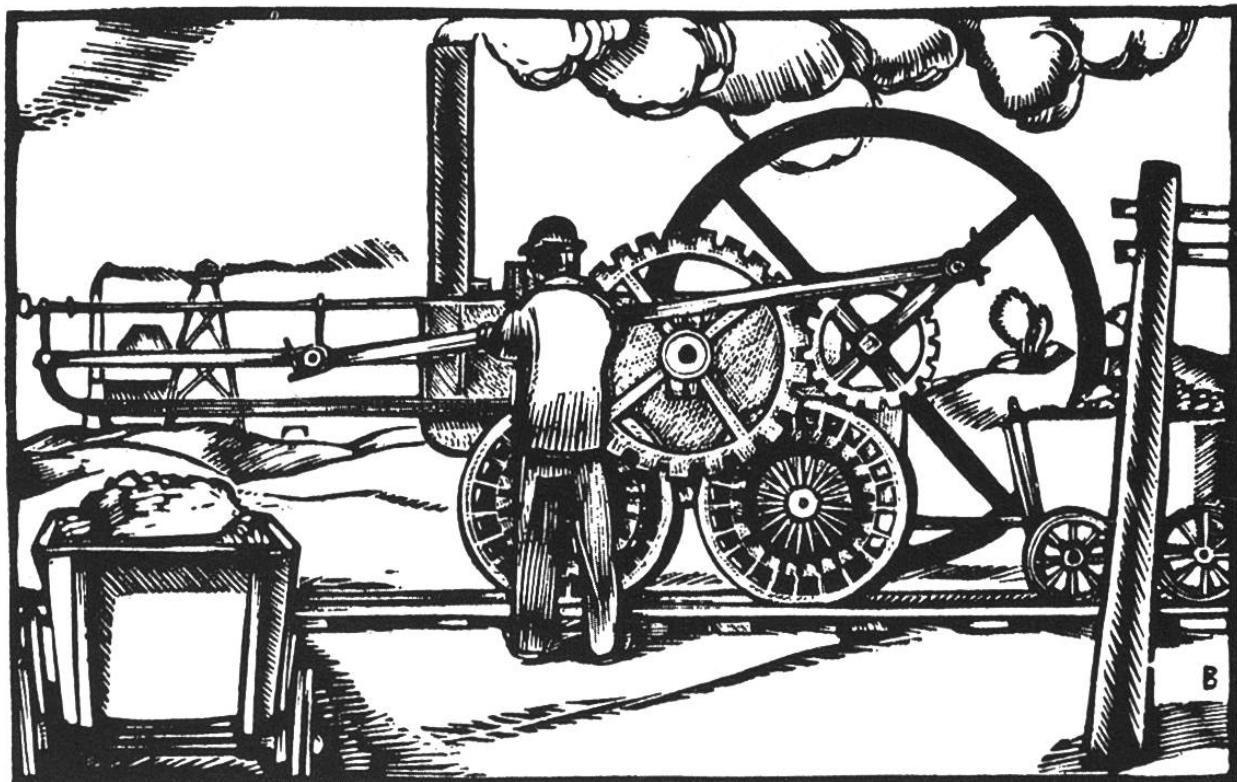
Wie ein Reptil gleitet der Hochgeschwindigkeitszug TGV durch die Landschaft.

sondern Flecken oder eher noch rote und weisse Striche.» Und obwohl damals in England die 1A1-Lokomotiven der «Great Western»-Klasse bereits Züge von über 100 Tonnen Gewicht mit einer Geschwindigkeit von rund 100 km/Std. von London nach dem 124 km entfernten Swindon schleppten, stritt man sich 1846 bei uns noch darüber, ob die Milch von Kühen, die die Eisenbahn gesehen hatten, sich rot verfärbe oder nicht.

Ein Blick zurück: Die Kindertage der Eisenbahn...

Hätte man vor mehr als 5000 Jahren nicht das Rad erfunden, gäbe es heute keine Eisenbahn. Allerdings war es vom Rad bis zur Eisenbahn ein langer Weg. 1709 meldete James Watt das Patent für die Dampfmaschine an. Im selben Jahr gelang es dem Franzosen Cugnot, mit der Energie des Dampfes einen Wagen in Gang zu setzen, der allerdings noch nicht auf Schienen fuhr und keine Ähnlichkeit mit den späteren Lokomotiven besass.

Die erste Lokomotive: Diese absonderlich aussehende Maschine hatte der Engländer Trevithick im Jahre 1804 gebaut.



Es war der Engländer Trevithick, der den Einfall hatte, einen Dampfwagen auf glatten, eisernen Schienen laufen zu lassen. Beim Fahren auf solchen Schienen entsteht weniger Reibungswiderstand als beim Fahren auf einer Strasse, es kann mit der gleichen Energie mehr Leistung erzielt werden. Diese Idee führte zur Konstruktion der ersten echten Dampflokomotive (1804), die fünf Tonnen schwer war, eine Geschwindigkeit von 6,6 km/Std. erreichen und 25 Tonnen ziehen konnte.

Aber erst 1825 wurde die erste Eisenbahnlinie der Welt eröffnet – in England, dem «klassischen» Eisenbahnland. Dann ging die Entwicklung jedoch rasant voran. Zwanzig Jahre später waren die Hauptstrecken des englischen Eisenbahnnetzes angelegt. Auf dem Kontinent waren Frankreich (St. Etienne–Lyon 1835), Belgien (Malines–Brüssel 1835), Deutschland (Nürnberg–Fürth 1835) und Böhmen (Prag–Lana 1830) die ersten Länder, die gleichzogen. Um 1835 waren die wichtigsten Städte Mitteleuropas von Warschau bis Paris miteinander verbunden, und mit der Semmeringbahn in Österreich wurde 1854 die erste Gebirgsbahn Europas eröffnet. 1900 umfasste das europäische Schienennetz bereits rund 300 000 km.

... sind längst vorbei

1957 verkehrten die ersten Trans-Europ-Züge, die heute durch die Eurocity oder EC-Züge ersetzt sind und zum Beispiel von Mailand über Lausanne nach Paris, von Genf nach Barcelona, von Wien nach Basel oder von Brig nach Amsterdam fahren. Die Züge heißen je nach Fahrziel Rheinpfeil, Catalan Talgo, Transalpin oder Lemano. (Von wo nach wo verkehren diese Züge aufgrund ihrer Namen wohl?) Andere tragen die Namen berühmter Persönlichkeiten wie Maria There-

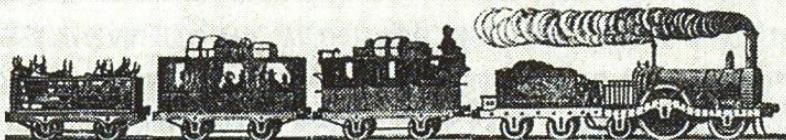
sia, Pablo Casals, Carlo Magno, Rembrandt und Hermann Hesse. (Auch hier kannst du dir überlegen, von wo nach wo diese EC-Züge wohl täglich fahren; vorher musst du allerdings herauszufinden versuchen, wer diese Personen waren und wo sie lebten.) Ein Eurocity-Zug heisst sogar «Pestalozzi»!

1982 wurde in der Schweiz der Taktfahrplan eingeführt (jede Stunde ein Zug, zum Beispiel um 6.20 Uhr, 7.20 Uhr usw. – eben «im Takt») und brachte 30 Prozent mehr Zugsleistung für den Reiseverkehr. 1988 stimmte das Schweizervolk für das Projekt «Bahn 2000». Dieses Projekt sieht unter anderem vor, noch mehr Fahrmöglichkeiten im Intercity- und Schnellzugsverkehr zu schaffen und die Reisezeiten weiter zu verkürzen. Es macht den Aus- und Neubau von Streckenabschnitten nötig, gegen den sich betroffene Gemeinden jedoch zum Teil heftig wehren.

Tonnen donnern im Huckepack durch die Tunnels der Alpen

Die Schweiz ist vor allem für den Güterverkehr ein wichtiges Durchgangsland zwischen Nordeuropa und Italien. Und dieser wird sich noch verstärken, wenn 1992/93 die Europäische Gemeinschaft oder EG zum Binnenmarkt wird. Binnenmarkt heisst, dass die EG (eventuell zusammen mit weiteren Staaten Europas) für Handel und Verkehr wie zu **einem** einzigen Land wird. Die einzelnen Länder – Frankreich, Italien, Spanien, England usw. –, die ihr angehören, sind dann gewissermassen die «Kantone» der EG. Das heisst, dass unter anderem keine Zollgebühren und Steuern mehr bezahlt werden müssen, wenn Waren von einem Land aus- und in ein anderes Land des gemeinsamen Marktes eingeführt werden. Die mühsamen Verzögerungen an den Grenzstationen fallen weg. Der Handel zwischen den Ländern Europas

Schweizerische Nordbahngesellschaft.



Von Sonntag den 10. Oktober 1847 an
werden die Fahrten zwischen Zürich und Baden bis auf weitere Anzeige in fol-
gender Weise stattfinden:

Von Zürich nach Baden.

Abfahrt von Zürich.	Ankunft			
	in Altstetten	in Schlieren	in Dietikon	in Baden
Täglich Uhr. Min.	Uhr. Min.	Uhr. Min.	Uhr. Min.	Uhr. Min.
Vormittag 8 30	8 37	8 44	8 50	9 15
Nachmittag } 2 —	2 7	2 14	2 20	2 45
Nachmittag } 4 30	4 37	4 44	4 50	5 15

Von Baden nach Zürich.

Abfahrt von Baden.	Ankunft			
	in Dietikon	in Schlieren	in Altstetten	in Zürich
Täglich Uhr. Min.	Uhr. Min.	Uhr. Min.	Uhr. Min.	Uhr. Min.
Vormittag 9 30	9 53	10 —	10 7	10 15
Nachmittag } 3 —	3 23	3 30	3 37	3 45
Nachmittag } 5 30	5 53	6 —	6 7	6 15

Obige Abfahrtsstunden finden nach den Bahnhofsuhrten statt, nach welchen
sich der Reisende ausschließlich zu richten hat.

Auf Verlangen werden gegen billige Tare auch Extrazüge angeordnet.
Zürich den 7. Oktober 1847.

Die Direktion der schweizerischen Nordbahngesellschaft.

Fahrplan der
«Spanischbrötl-
bahn»: In 45
Minuten von
Baden nach
Zürich, 3 × pro Tag.

wird also erleichtert. Deshalb wird nach 1992/93 sicher noch mehr gehandelt als heute schon.

Der Handel bringt es mit sich, dass Waren von einem Ort der Herstellung (z.B. Mailand) zu einem Ort des Verbrauchs (z.B. Frankfurt) verschoben werden. Mehr Handel bedeutet also mehr Verkehr. Experten schätzen, dass um das Jahr 2000 herum weit über 100 Millionen Tonnen (heute sind es 83 Millionen) Waren pro Jahr zwischen Italien und Nordeuropa hin und her transportiert werden. Würde man diese 100000000 Tonnen auf Lastwagen laden und in eine Schlange stellen, so wäre diese fast 36000 km lang: Das ist etwa 110mal die Strecke Basel–Chiasso.

Ein Teil dieser Tonnen wird denn auch auf Lastwagen durch unser Land transportiert. Der Anteil der Bahn am Warentransport durch die Schweiz ist in den letzten zwanzig Jahren zurückgegangen: von 49 Prozent 1965 auf 43 Prozent 1987. Unserer arg verdreckten Luft zuliebe sollen nun wieder mehr Tonnen auf der Schiene verschoben werden. Wie?

Die Lösung ist einleuchtend. Die Lastwagen fahren nicht mehr selber durch die Schweiz, sondern werden ganz oder teilweise auf Eisenbahnwagen geladen und so transportiert: Huckepack eben. Am Zielbahnhof wird der Lastwagen wieder abgeladen und muss dann meist nur noch eine kurze Strecke bis zum Empfänger der Ladung fahren. Auf diese Weise könnten auch die schweren 44-Tonnen-Lastwagen des Auslands, die auf Schweizer Strassen nicht fahren dürfen, durch die Schweiz transportiert werden. Allerdings müssten auch dazu in den Alpen neue Tunnels gebaut werden, da die heutigen Röhren für diese vier Meter hohen Lastwagen zu klein sind.

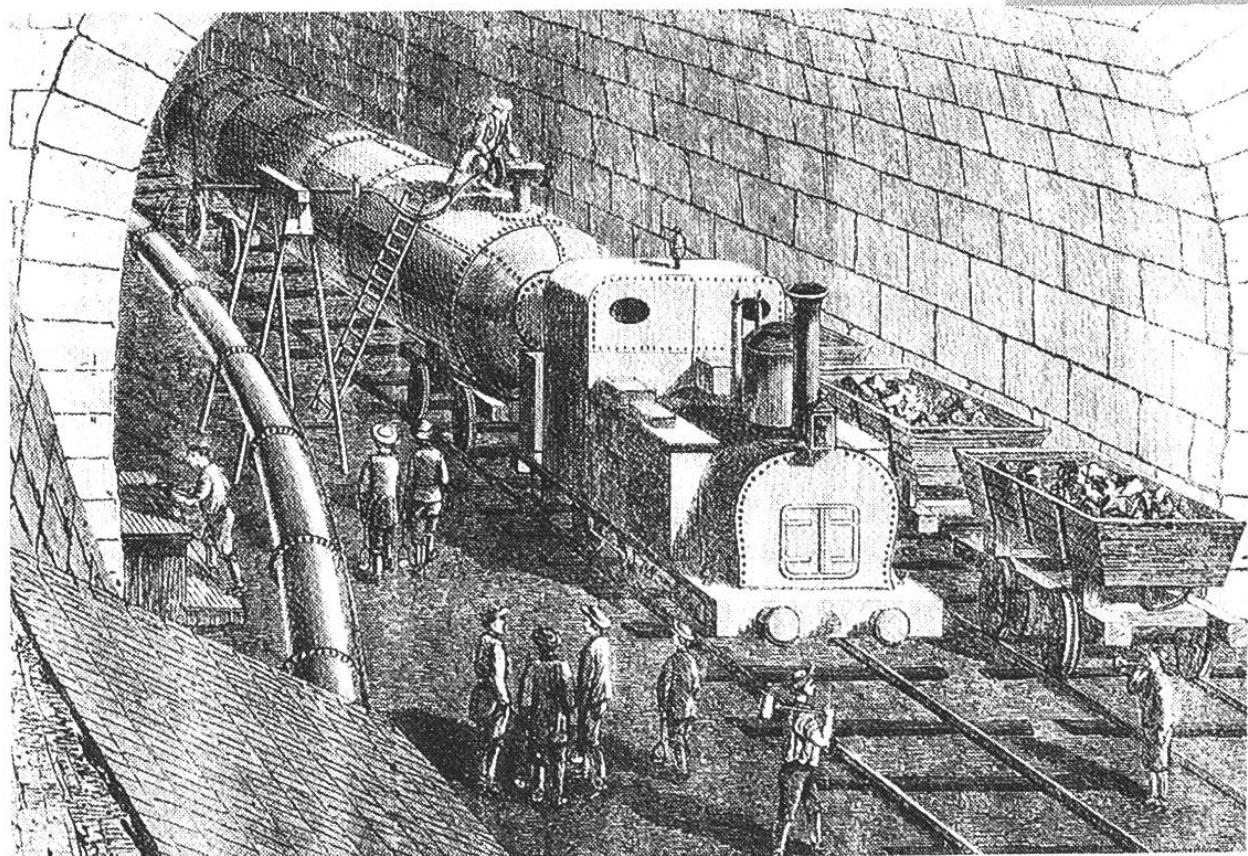
Doppelt so schnell wie das Auto, gleich schnell wie das Flugzeug

Wenn man an die verstopften Strassen, die überlasteten Flugrouten, die Umweltverschmutzung denkt, dann erweist sich die Eisenbahn auch im Personenverkehr als das Verkehrsmittel der Zukunft. Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, der ausser den Bahnen der EG auch diejenigen Österreichs und der Schweiz angehören, wollen mit dem Ausbau eines Schnellbahnnetzes erreichen, dass die Bahn bis etwa ins Jahr 2015, wenn du etwa 24 bis 30 Jahre alt sein wirst, doppelt so schnell wie das Auto vorwärtskommt. Über mittlere Distanzen zwischen 250 und 1000 km soll die Bahn gleich schnell wie das Flugzeug sein, jedoch viel billiger. Bis es soweit ist, ist

allerdings noch einiges zu tun: Rund 20 000 km Bahnstrecken müssen in Europa neu- oder umgebaut werden, damit das Schienennetz mit Hochgeschwindigkeitszügen befahren werden kann. Der Ärmelkanaltunnel zwischen England und Frankreich soll 1995 eröffnet werden. Neue Alpentransversalen – gigantische Tunnels durch die Alpen – müssen gebaut werden. Und natürlich muss neues Rollmaterial – Lokomotiven und Wagen – angeschafft werden.

So wird man denn dereinst in nur sechs Stunden von Bern nach London reisen können, mit Hotelkomfort in Einer- und Zweierabteilen, mit Dusche, WC, Telefon, TV – wenn man den Preis dafür bezahlen will und kann. Und von Zürich wird man in knapp 13 Stunden in Lissabon sein – heute braucht man noch 30 Stunden! Von Luzern nach Amsterdam in 6 Stunden (heute 10 Stunden), von Genf nach Stockholm in knapp 16 Stunden (heute 25 Stunden) und von Basel nach Paris in 3 Stunden.

Solche Arbeitslokomotiven spiesen die Bohrmaschinen mit Druckluft – hier für den Bau des Gotthard-Tunnels.



Schnell, schneller, am schnellsten:

Absolut am schnellsten ist das **Licht**: es bewegt sich mit beinahe 300 000 km/Sekunde durch den leeren Raum. Die **Erde** bewegt sich mit 29 760 km/Sek. oder 1 785 600 km/Std. um die Sonne. Ein **Meteor beim Fall zur Erde** bringt es auf rund 11 000 km/Sek. (= 660 000 km/Std.). Den **Geschwindigkeitsrekord bei den Raketen** hält mit 240 000 km/Std. (bei Sonnenannäherung) immer noch die amerikanisch-deutsche Raumsonde Helios B, die 1976 gestartet wurde. Beim Starten beschleunigen Raketen bis zu 51 682 km/Std. (Rekord).

Das britisch-französische **Überschallflugzeug** «Concorde» bringt es immerhin noch auf respektable 2333 km/Std., während das schnellste Flugzeug mit Propellermotor «nur» gerade 832 km/Std. schafft. Das schnellste **Auto** (mit Raketenantrieb) erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 1190 km/Std. Der **Hochgeschwindigkeitszug** TGV brachte es im Mai 1990 auf über 515 km/Std.

Nicht ganz so schnell ist das **schnellste Tier**, der Wanderfalke, der bei Sturzflügen in einem Winkel von 45 Grad bis 350 km/Std. erreichen kann. Noch bescheidener die **Skiasse**: Bei der Abfahrt liegt der Rekord bei 107,82 km/Std.

Fast ebensoschnell können sich **Enten** und **Gänse** durch die Luft und Seglerfische im Wasser bewegen. Das schnellste **Landtier** ist der **Gepard**, der über kurze Strecken um die 100 km/Std. erreichen kann. **Insekten** kommen auf Höchstgeschwindigkeiten von 39–58 km/Std. Die schnellste **Spinne** hält den Rekord von 16 km/Std.

Langsam, langsamer, am langsamsten:

Sie ist immer noch um einiges schneller als der schnellste menschliche **Schwimmer**, der auf 50 Metern eine Durchschnittsgeschwindigkeit von maximal 8,06 km/Std. erreicht. Das **langsamste Säugetier** ist, wie sein Name es auch besagt, das dreizehige **Faultier** oder Ai, das, auch wenn es sich wahnsinnig Mühe gibt, höchstens auf 158 m in der Stunde kommt. Für die **Wegschncke**, die in dieser Zeit nur gerade 1,80 m zurückzulegen vermag, ist das Faultier bereits ein Schnellläufer. Um dieselbe Strecke vorwärtszukommen, braucht ein **Gletscher in den Alpen** allerdings etwa 4–6 Tage. In dieser Zeit wächst dein **Kopfhaar** um etwa 1,7 mm.

Schneller = besser?

Es ist sicher sinnvoll, das Eisenbahnnetz so auszubauen, dass es im Wettbewerb mit dem Auto- und Luftverkehr eine Chance hat, denn die Eisenbahn belastet die Umwelt weniger mit Schadstoffen als andere Verkehrsmittel. Es hat auch keinen Sinn, den guten alten Zeiten nachzutrauern, als man noch in Postkutschen unterwegs war und in den Wäldern Räuber hausten.

Trotzdem: Was gewinnen wir denn damit, wenn wir in immer kürzerer Zeit immer größere Distanzen zurücklegen können? Klar, wir gewinnen Zeit – und Zeit ist Geld, wie das Sprichwort sagt. Allerdings wachsen gleichzeitig auch Hektik und Stress unseres alltäglichen Lebens. Und Zeit haben wir ja doch nicht mehr – komisch, oder? Wahrscheinlich hatte der Schriftsteller Johann Gottfried Seume, der 1801 – natürlich zu Fuß! – von Leipzig in der heutigen DDR

aus einen «Spaziergang nach Syrakus» machte, mehr Zeit als ein Manager der heutigen Tage, der in 8 Stunden von Zürich nach New York fliegt. Seume «verlor» unterwegs auf diesem Spaziergang von über 2500 km ein halbes Jahr – verlor er es wirklich?

Seume war nicht vor allem deshalb unterwegs, weil er irgendwo – zum Beispiel in Syrakus auf Sizilien – ankommen, sondern weil er unterwegs sein wollte. Das Unterwegssein selbst war das Erlebnis, das Abenteuer, das Ereignis für alle Sinne. Die Gegenwart war ihm wichtiger als die Zukunft, das Reisziel. Vielleicht rennt uns die Zukunft mit dem gleichen wachsenden Tempo, mit der wir sie einholen wollen, einfach davon?

In einem Buch, das ich kürzlich gelesen habe, heißt es, dass jeder Mensch seine eigene Geschwindigkeit habe: Genauso, wie die einen rote und die andern blonde oder schwarze Haare haben, sind die einen langsamer und die andern schneller. Und es sei nicht etwa so, dass die Langsamen schlechter oder dümmer oder ungeschickter als die Schnellen seien. Das Buch hat einen schönen Titel – «Die Entdeckung der Langsamkeit» – und handelt vom englischen Seefahrer und Entdecker John Franklin (1786–1847), der schon als Kind zu den langsamen Menschen gehörte.

Vielleicht willst auch du versuchen, deine eigene Geschwindigkeit – oder eben Langsamkeit – zu entdecken? ●

Christian Urech

Literaturhinweise:

- Stan Nadolny, **Die Entdeckung der Langsamkeit**, Serie Piper, München, 1987
- J. G. Seume, **Spaziergang nach Syrakus**, Greno, Eichborn-Verlag, 1987