

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 7 (2000)
Heft: 75

Artikel: Weltwirtschaft, Mobilität und Hektik : die Eisenbahn - eine Schlüsselerfindung des 19. Jahrhunderts
Autor: Müller, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-885402>

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: 12.01.2026

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



Bistrowagen Wattwil – St.Gallen

WELTWIRTSCHAFT, MOBILITÄT **UND HEKTIK**

Die Eisenbahn – eine Schlüsselerfindung des 19. Jahrhunderts

seite.10

saiten

von Peter Müller

Güter und Menschen von einem Ort an den andern transportieren ist eigentlich eine recht simple, ja langweilige Angelegenheit. Die Eisenbahn hat damit im 19. Jahrhundert aber die Welt verändert. Ein Blick in die Wirtschafts-, Sozial- und Kulturgeschichte eines Verkehrsmittels.

Mit ihrem Gewirr von Bahngesellschaften, Interessengruppen, Projekten und Linien wirkt die Geschichte vom Bau der Schweizer Bahnlinien im 19. Jahrhundert recht chaotisch. Im Prinzip ist alles aber ganz einfach: Vor allem in der buchstäblich «weichenstellenden» Anfangsphase der 1850er Jahre war der Bahnbau in der Schweiz letztlich nichts anderes als eine Art von überdimensionalem Monopoly-Spiel. Das Spielbrett war die Schweiz, die wichtigsten Mitspielenden die grossen Städte des Landes, und das Ziel des Spiels bestand darin, die Linienführung so zu gestalten, dass sie einem selbst möglichst viel nützte. Die weitsichtigen Köpfe in Politik und Wirtschaft waren sich einig: In der neuen Wirtschaftswelt, die am Entstehen war, würde die Eisenbahn eine Schlüsselrolle spielen. Handel und Industrie würden nur in der Nähe eines Bahnhofes Zukunft haben.

Im Rückblick kann man ihnen nur Recht geben. Ohne die Bahn hätte sich die industriell-kapitalistische Wirtschaft im 19. Jahrhundert nie durchsetzen können. Indem es die Transportkosten radikal senkte und die Transportkapazität und -geschwindigkeit erhöhte, erweiterte das neue Verkehrsmittel den Einzugsbereich der Märkte schlagartig und schuf so die Grundlage zur Massenproduktion und zu einer grossräumigen, arbeitsteiligen Wirtschaft. An den Knotenpunkten der Bahnlinien bildeten sich Wirtschaftszentren, die eine beträchtliche Sogwirkung auszuüben begannen – auf die anschwellenden Güterströme, das Kapital, die Menschen. Schulbuchbeispiel für die Schweiz ist die Stadt Zürich: Mit ihrer aktiven Eisenbahnpolitik hat sie im 19. Jahrhundert den Grundstein für ihre heutige wirtschaftspolitische Vormachtstellung gelegt.

Wichtige wirtschaftliche Impulse gab die Eisenbahn aber auch vielen der kleineren Ortschaften, die bei uns vor allem in den 1870er Jahren ans Netz angeschlossen wurden. Bei manchen wurde auch die geogra-

phische Lage zum 1. Klass-Billett in eine neue Zukunft, bei Buchs und St. Margrethen z.B., die wichtige Grenzbahnhöfe wurden, oder bei Olten, das als Eisenbahn-Knotenpunkt einen Aufschwung erlebte. Weil eine Innovation immer auch eine «kreative Zerstörung» (J. Schumpeter) ist, gab es allerdings auch Verlierer. Durch das Wegfallen des Distanzschutzes gerieten manche einheimische Produkte ins Hintertreffen. So kauften z.B. die Ostschweizer und Vorarlberger nach der Eröffnung der Bahnlinien Getreide bevorzugt aus Osteuropa und nicht mehr aus Süddeutschland. Auch das alteingesessene Transportgewerbe wurde z.T. von der Eisenbahn verdrängt. Im Fall des Bodensees war die traditionelle Güterschiffahrt die Verliererin.

DAS ZEITALTER DER MOBILITÄT

Über die Eisenbahn als «Zugpferd» und «Motor» der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz des 19. Jahrhunderts liesse sich noch eine ganze Menge mehr sagen: So verhalten die Bahnunternehmungen z.B. dem professionellen Kapitalmarkt und der jungen Organisationsform der Aktiengesellschaft zum Durchbruch und revolutionierten das Finanz- und Börsengeschäft. Wir wollen uns im folgenden aber einem andern Bereich zuwenden: den Veränderungen, welche die Eisenbahn im Leben und im Alltag der Leute einleitete. Auch sie waren gewaltig. Eine der wichtigsten wurde eben angetönt: Die Eisenbahn stellte den Zugriff auf Nahrungsmittel sicher und trug so wesentlich dazu bei, dass es zu keinen Hungerkatastrophen mehr kam. Wer 1856 als kleiner Knirps bei der Einweihung des Hauptbahnhofs St. Gallen dabei war, mochte in seiner Verwandtschaft Leute haben, die noch vom Hungerjahr 1816/17 erzählen konnten. Er selbst sollte nichts dergleichen mehr erleben.

Ein weiteres wichtiges Stichwort ist Reisen: Mit der Eisenbahn begann das Zeitalter der Mobilität. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Erfahrungen der meisten Menschen auf den lokalen Bereich beschränkt. Dank der Bahn wurde es nun aber plötzlich möglich, räumliche Distanzen «im Nu» zu überwinden. Der Radius des Einzelnen wurde grösser. Die Bahn ermöglichte überhaupt erst Verwandtenbesuche, Ausflüge, die Teilnahme an Eidgenössischen Schützen- und Turnfesten, Pilgerfahrten ... Sie vergrösserte die Beweglichkeit der Arbeitnehmer, brachte Monarchen, Politiker, Künstler und Gelehrte zu den Leuten und verhalf dem Tourismus zum Durchbruch. Ein einfaches Gemüt mag da bloss «Eieiei» gemurmelt haben.

SCHRUMPFENDE DISTANZEN

Hellere Köpfe reagierten differenzierter. Berühmt geworden sind die Zeilen, mit denen der deutsche Dichter Heinrich Heine 1843 die Eröffnung der Bahnlinien von Paris nach Rouen und Orléans kommentierte: «Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen. Sogar die Elementar-begriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. In vierthalb Stunden reist man jetzt nach Orléans, in ebensoviel Stunden nach Rouen. Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden. Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Türe brandet die Nordsee.»

Das noch ganz anderes «anrücken» konnte, erkannten fünf Jahre später Karl Marx und Friedrich Engels in ihrem Kommunistischen Ma-



Fotos: Aurelio Kopainig

nifest: «Es bedarf bloss der Verbindung, um die vielen Lokalkämpfe von überall gleichem Charakter zu einem nationalen, zu einem Klassenkampf zu zentralisieren. Und die Vereinigung, zu der die Bürger des Mittelalters mit ihren schlechten Strassen Jahrhunderte bedurften, bringen die modernen Proletarier mit den Eisenbahnen in wenigen Jahren zustande.»

EINE GRÖßERE WELT

Dieses «Zusammenrücken» der Regionen und Länder hatte auch im Alltag Folgen. So kam z.B. der Einzelne zusehends mit fremden Produkten, Menschen, Denkweisen und Lebensformen in Kontakt. Die daraus resultierende Horizonterweiterung konnte man als Bereicherung auffassen, aber auch als Bedrohung. In einer Zeit, als in Europa Kriege noch an der Tagesordnung waren, versprachen sich manche von der Eisenbahn auch eine Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls der europäischen Nationen. «Wie schnell werden bei den kultivierten Völkern Nationalvorurteile, Nationalhass und Nationalselfstsucht besseren Einsichten und Gefühlen Raum geben, wenn die Individuen verschiedener Nationen durch tausend Banne der Wissenschaft und Kunst, des Handels und der Industrie, der Freundschaft und Familienverwandtschaft mit einander verbunden sind», schrieb z.B. 1837 der deutsche Nationalökonom und Eisenbahn-Pionier Friedrich List, «wie wird es noch möglich sein, dass die kultivierten Nationen einander mir Krieg überziehen, wenn die grosse Mehrzahl der Gebildeten mit einander befreundet sind.»

Zur Horizonterweiterung kam – als paradoxes Gegenstück – die Nivellierung. Im Wallis, im Tessin und im Bündnerland führten die Veränderungen wirtschaftlicher Einflussgebiete, zu der es im Zusammenhang mit dem Bahnbau gekommen war, zu Verschiebungen der Sprachgrenze – immer zugunsten des Deutschen. Und gesamtschweizerisch fingen die regionalen Ess- und Trinkkulturen an, sich einander anzugleichen: Mit der Bahn kam eine Ernährungsweise auf, die persönlichen Vorlieben und Modeströmungen immer mehr Raum liess und von der frühen Saisonalität der Produktion unabhängig wurde.

Verblieb also, wie Heinrich Heine schon 1843 feststellte, nur noch die Zeit. Aber auch sie war nicht mehr die alte. Eine so komplexe Einrichtung wie die Eisenbahn funktionierte nur, wenn sich Personal und Fahrgäste an den Fahrplan hielten. Die Bahn wurde damit zu einem Schrittmacher in der Etablierung der Zeitdisziplin, die zu einem wichtigen Pfeiler des neuen Wirtschaftssystems wurde – konkret als Pünkt-

lichkeit, allgemein als Grundsatz «time is money». In den Bahnhöfen kristallisierte sich das neue Zeitgefühl, das allmählich das gesamte städtische Leben mitprägte: schnell, gehetzt, nervös. August Corrodi, 1856–1857 Konservator des St.Galler Kunstvereins, hat es 1860 auf den Punkt gebracht: «Die Welt ist ein Bahnhof geworden und unser Leben ein Hasten nach dem Bahnhof».

Eine idyllische Angelegenheit – das wird mancher Bahn-Nostalgiker und Modelleisenbahn-Liebhaber vielleicht nicht so gerne hören – war die Eisenbahn im 19. Jahrhundert also nur bedingt. Das zeigte sich bald auch in der Landschaft. Zusammen mit dem Dampfschiff war die Bahn das erste Verkehrsmittel, nach dessen Bedürfnissen die Landschaft und die Natur wesentlich umgestaltet wurden. Schienen und Bahndämme (die man nicht betreten durfte) durchtrennten Wiesen, Felder, Ortschaften, veränderten das Siedlungsbild von Dörfern und Städten. Anfangs setzen Bahnbau und Bahnbetrieb zudem den Wäldern zu, was um so gravierender war, als diese damals ohnehin schon recht heruntergewirtschaftet waren: Für die Herstellung der Bahnschwellen fällte man eine Unmenge Eichen, und die Lokomotiven verpufften rund vier Prozent der landesweiten Holznutzung. Schon bald änderte sich das aber: Mit der Bahn wurde der Import von Kohle möglich. Damit entlastete die Bahn den Wald als bisher wichtigsten Energielieferanten und trug so wesentlich dazu bei, dass sich unsere Wälder gegen Ende des 19. Jahrhunderts wieder erholen konnten. Gleichzeitig legte sie mit diesen Kohleimporten den energetischen Grundstein zu einer zweiten Industrialisierungsphase mit der Metall- und Maschinenindustrie, dem Fahrzeugbau, der Chemischen Industrie und der Nahrungsmittelindustrie als Trägerbranchen.

Wenn man im Verkehrshaus in Luzern oder im Deutschen Museum in München vor einer alten Dampflokomotive steht, hat man weit mehr als ein malerisches Objekt für Bahn-Nostalgiker vor sich: Mit diesen Ungetümen haben wir die Fahrt in die Moderne angetreten.

Peter Müller, Jahrgang 1964; Journalist und Historiker in St.Gallen

Literaturtip: Andreas Balthasar, *Zug um Zug, Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht*, Basel 1993





Hörler AG
bulthaup Küchen
Bildstrasse 5
CH-9015 St.Gallen

Telefon 071 311 41 51
Telefax 071 313 91 30

bulthaup
Die Architektur der Küche

UBS KeyClub. Punkten und geniessen.



Erleben Sie Ihre Lieblingsmusiker hautnah. Einfach UBS KeyClub Mitglied werden. Mit verschiedenen Bankgeschäften Punkte sammeln und beim UBS TicketCorner gratis Billette für Ihre bevorzugte Veranstaltung beziehen. Ihre Punkte können Sie auch gegen Städteflüge, Einkaufsgutscheine, Zinsbonus und andere attraktive Gratisprämien einlösen.

Weitere Informationen: Tel. 0800 810 600, www.ubs.com/keyclub

UBS KeyClub. Das Bonussystem für Punktesammler.

