

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 71 (1994)

Artikel: Eine Schweizerreise mit der Eisenbahn und dem Dampfschiff im Jahr 1866
Autor: Pfaff, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841673>

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: 05.04.2026

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

Eine Schweizerreise mit der Eisenbahn und dem Dampfschiff im Jahr 1866

ROBERT PFAFF

Bald 130 Jahre sind es her, seit Ende August 1866 eine dreitägige Schweizerreise fünf Schaffhauser in die Nordwestschweiz nach Basel und Liestal über den Hauenstein nach Luzern in die Zentralschweiz an den Vierwaldstättersee führte.

Einer der Beteiligten verfasste zum Andenken an diese «Vergnügungs Reise» eine liebevoll gestaltete Erinnerungsschrift, die er seinen Reisebegleitern aus Neuhausen widmete und schenkte. Das kleine Album in Oktavform umfasst 27 unpaginierte, sorgfältig in deutscher Kurrentschrift beschriebene Seiten und ist illustriert mit neun, zum Teil handkolorierten Veduten und vier Schwarzweissphotographien (Abb. 1). Das in Pappe gebundene Büchlein trägt den Titel: «Erinnerung an die Schweizer Reise im Jahr 1866».¹

Von der Illustration her betrachtet ist das kleine Reisealbum ein interessanter Zeuge der Übergangsphase von den handkolorierten Veduten zu den Ansichtskarten im neuen Zeitalter der Photographie.²

Inhaltlich bietet die Reiseschilderung einen Ausschnitt der Geschichte aus dem Leben einfacher Leute, die sich während der Frühzeit der Eisenbahn und des Dampfschiffes offenbar ihre erste grössere Reise leisteten.

Nicht ganz zehn Jahre waren vergangen, seit die am 16. April 1857 eingeweihte Rheinfallbahn Schaffhausen über Winterthur zum erstenmal mit dem Schweizerischen Eisenbahnnetz verband.³ Neuhausen besass damals noch keine eigene Bahnstation. Die Bewohner des Dorfes mussten in Schaffhausen oder Dachsen

1 In Privatbesitz von Frau Paula Bühler-Moser, Neuhausen am Rheinfall, Gattin des verstorbenen Kunstmalers Hans Bühler. Vgl. Otto Beutel, Hans Bühler (1907–1973) zum Gedächtnis, in: Schaffhauser Mappe 1975, S. 29f. Der Reiseteilnehmer Friedrich Spörli ist der Urgrossvater von Frau Bühler.

2 Vgl. Robert Pfaff, Die Bleuler Malschule auf Schloss Laufen am Rheinfall, Neuhausen am Rheinfall 1985, S. 59, 116.

3 Jürg Zimmermann, Bauten und Rollmaterial der Rheinfallbahn. Zum 125. Jahrestag der Bahnlinie Schaffhausen–Winterthur der Schweizerischen Nordostbahn, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte 59/1982, S. 185f.

ein- und aussteigen, so auch die Reisenden aus Neuhausen bei ihrer Rückkehr aus Zürich im Jahr 1866.

Den ersten Bahnhof bekam Neuhausen zwar nach langwierigen, aber schliesslich erfolgreichen Verhandlungen als «Stationsgebäude II. Klasse» im Jahr 1862. Im Juni 1863 eröffnete die Grossherzoglich Badische Bahn durchgehend die wichtige Linie Basel–Waldshut–Singen–Konstanz.⁴

War bisher das Reisen mit der Kutsche vorwiegend den reicheren Gesellschaftsschichten vorbehalten, so setzte mit der Eisenbahn als erstem modernen Verkehrsmittel langsam, aber stetig der Volkstourismus ein. Die zunehmende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes wirkte sich auf die lokalen Fremdenregionen ambivalent aus: Der durch die neue Mobilität gewonnene Zustrom von Touristen verringerte andererseits deren durchschnittliche Aufenthaltsdauer.⁵

Das Erinnerungsalbum zeigt, wie die Reisenden in der Frühzeit der Eisenbahn ihre Fahrt als etwas Aussergewöhnliches erlebten. Allein schon die Tatsache, dass Johann Jakob Schalch aus Schaffhausen (vgl. S. 167) diese Schrift verfasste, deutet auf das einmalige Erlebnis hin.

Die Reise weist drei geographische Schwerpunkte auf: den Besuch und die Besichtigung der Städte Basel und Luzern und die Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee von Luzern nach Flüelen und zurück. Diese Fahrt mit dem Dampfschiff bedeutete für die Reisegesellschaft das zentrale Ereignis.

Des Verfassers Vorliebe für diese Gegend in der Urschweiz äussert sich in seinem Bericht auf verschiedene Weise. Schalch hat diesen Abschnitt nicht nur besonders reichhaltig mit acht von insgesamt 13 Abbildungen illustriert, sondern er geht auch genau auf die geographischen Örtlichkeiten ein. Die Gegend um Küsnacht, beispielsweise, beschreibt er so: «Da öffnet sich der See, und nördlich liegt der Ort Küsnacht, wo der Weg durch die Hohle Gasse über Immensee nach dem Zuger See führt.» Fragen stellend und gelegentlich Mundartausdrücke verwendend, bemüht sich Johann Jakob Schalch, interessant und lebhaft zu schildern, wobei er nicht immer der Gefahr des etwas unnatürlich wirkenden Übertreibens entgeht.

Die Reise fiel in eine Zeit grosser baulicher Umgestaltung der beiden Städte Basel und Luzern. Basel erlebte damals den städtebaulichen Wandel «von der ummauerten Kleinstadt zur modernen Grossstadt».⁶ Das Stadterweiterungsgesetz von 1859 erlaubte, die Stadtgräben aufzuschütten, neue Stadteingänge zu errichten und die Stadtmauern und Schanzen ganz oder teilweise zu beseitigen. Während der Jahre 1861 bis 1878 wurden die meisten Tore, Türme und Bastionen abgebrochen.⁷

4 Jürg Zimmermann, Zur Geschichte des Badischen Bahnhofs in Neuhausen am Rheinfall, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte 64/1987, S. 109f.

5 Robert Pfaff, Der Tourismus am Rheinfall im Wandel der Zeiten, in: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte 53/1976, S. 50ff.

6 Die Zeit dieses Wandels ist gut dokumentiert in: INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Band 2, Bern 1986, S. 82.

7 INSA⁶ 2, S. 31f.

im Luzerner Choru die neue Orgel nach dem
 Löchergerade gemacht, die die Wirkkraft bei
 ganz Amon eine kleine Verbesserung gemacht
 sein haben besetzt sein Amon, es ist ein
 Heber, welche eine große Freude haben.
 einen aber auf kein Wunder.
 ein besetzt die das Lied und den
 machen.



Vue du Monument à Luzerne
 érigé à la mémoire des Suisses du 10. Août 1792.
 Zurich, chez R. Birkmann peintre - Rindermarkt N° 25 A.

Abb. 1: Illustrierte Seite aus dem Reisealbum des Johann Jakob Schalch (1803–1889) aus Schaffhausen.

Die Besucher aus Neuhausen waren Zeugen dieser grossen Umwandlungen. Sie sahen zum Beispiel noch den St. Johann Schwibbogen und das Steinentor, die kurz nachher abgerissen wurden. Daneben trafen sie bereits auf markante Neubauten, wie die «schöne neue Strasse durch Klein Basel», die Clarastrasse, die Elisabethenkirche, das Missionshaus und die beiden Bahnhöfe in Klein- und Grossbasel. Luzern befand sich mitten im Umbruch zur Fremdenmetropole der Zentralschweiz und im Ringen um einen Anschluss an die Nord-Süd-Achse des Schweizerischen Eisenbahnnetzes. Der in den dreissiger Jahren angelegte Schwanenplatz diente seit 1837 als Schiffflände für das erste Dampfschiff, «Stadt Luzern». Die Hofbrücke, die sich auf der rechten Seeseite bis zur Hofkirche hinzog, wurde zwischen 1840 und 1860 schrittweise abgebrochen und der Schweizerhofquai mit vier ersten Hotels erstellt, die Aussicht auf See und Berge boten.⁸ Auf diesem Quai flanierten die Schaffhauser Besucher «hinauf und hinunter und konnten nicht genug die schönen Gasthöfe ansehen».

Fern jeder Hektik genossen die Reisenden das Zusammensein und nahmen sich Zeit, alles für sie Sehenswerte aufzusuchen und sich darüber eingehend zu orientieren. Der heutige Leser gewinnt so Einblick in die Interessen, die Mentalität und den Bildungsstand dieser Leute.

Nicht zuletzt ist dieses Erinnerungsalbum eine kleine Bekenntnisschrift. Sie legt Zeugnis ab von der Liebe zur Heimat, vom Stolz auf das schöne Land und seine vielen Sehenswürdigkeiten und drückt «Zufriedenheit und Einigkeit» gelebter Freundschaft unter Gleichgesinnten aus.

Wer waren die fünf Reisenden? Wir stellen zuerst die drei Personen aus Neuhausen und nachher die beiden Begleiter aus Schaffhausen vor.

Friedrich Spörli (1819–1901), im Reisebericht Fridolin oder Fridli genannt, war Bürger von Neuhausen, Maurermeister und jahrzehntelang Schützenmeister und Präsident des ersten Schützenvereins in Neuhausen (Abb. 2). Der in Liestal als Maurergeselle arbeitende Spörli gestand der gleichaltrigen «Jungfer» Anna Maria Moser (1819–1894) in einem Brief vom 26. November 1843 in scheuen, zurückhaltenden Worten seine Liebe und tat seine Absicht kund, sie zu heiraten, «wenn sie gleich in Ferne steht». Am 26. April 1846 heiratete das Paar in Neuhausen.⁹ Dieser Ehe entstammten zwei Knaben und ein Mädchen. Die beiden Knaben, Ferdinand (1847–1848) und Friedrich (1849–1850) starben in frühem Kindesalter. Die jüngst geborene Tochter, Ottilie (1851–1926), welche ihre Eltern als 15jährige auf der Reise begleitete, heiratete acht Jahre später den Neuhauser Bäcker Albert Moser (1842–1917). Die Familie zählte fünf Kinder, vier Knaben und ein Mädchen. Der jüngste Sohn, Ernst (1881–1957), promovierte als Dr. phil. und arbeitete als Chemiker.¹⁰

8 INSA⁶, Band 6, Bern 1991, S. 379f.

9 Zivilstandsamt Neuhausen am Rheinfall, Familienregister II/36, der Brief im Besitz von Frau Paula Bühler.

10 Zivilstandsamt Neuhausen am Rheinfall, Familienregister III/118.

Abb. 2: Friedrich Spörli (1819–1901) aus Neuhausen am Rheinfall. Foto Adolf Wiederkehr (1873–1942), Neuhausen am Rheinfall.



Die beiden Reisetilnehmer aus Schaffhausen waren ein Witwer und eine Witwe. Johann Jakob Schalch (1803–1889), ebenfalls Maurer von Beruf, heiratete im Oktober 1830 Dorothea Schalch (1803–1858). Die Familie Schalch hatte sieben Kinder, fünf Knaben und zwei Mädchen.¹¹ Im Reisejahr 1866 war Schalchs Frau schon seit acht Jahren verstorben. Der junge Schalch hatte als Maurergeselle in Basel gearbeitet, so dass er sich gut in dieser Stadt auskannte und während des Besuches als kundiger Cicerone aufzutreten wusste; dasselbe traf bezüglich Liestal auf Friedrich Spörli zu. Johann Jakob Schalch ist bekanntlich der Verfasser des Reiseberichtes, den er der Familie Spörli schenkte. Stolz präsentiert sich Schalch im Album als Verfasser auf einer Photo, die ihn als gut gekleideten Mann in kurzem Mantel, hohem Hut, weisser Weste und Halsbinde zeigt (Abb. 3).

Die Reisegefährtin aus Schaffhausen war die 59jährige Margaretha Weber, geborene Wolf (1807–1875). Ihr Vater, Johann Conrad Wolf (1765–1839), Bäcker von Beruf, war in zweiter Ehe verheiratet mit Dorothea Weber aus Siblingen. Von den fünf Kindern dieser 1806 geschlossenen Ehe heiratete die älteste Tochter, Anna Margaretha, am 29. Mai 1848 Johann Georg Weber (1790–1849), Lohnkutscher und Bergführer, der schon im folgenden Jahr starb.¹²

11 Stadtarchiv Schaffhausen, Genealogisches Register der Stadt Schaffhausen, Schalch S. 126.

12 Stadtarchiv Schaffhausen, Genealogisches Register, Wolf S. 19; Weber S. 26.

Als Person am besten fassbar ist der Neuhauser Friedrich Spörli. Fast vier Jahrzehnte amtierte er von 1863 bis 1901 als Schützenmeister und Präsident der 1863 «zur Stärkung der Volkswehr und zur allgemeinen Ausbildung der Schützenkunst» gegründeten Schützengesellschaft Neuhausen.¹³ Das Schiesswesen hatte in Neuhausen durch die 1860 entstandene Waffenfabrik einen bedeutenden Aufschwung erfahren.¹⁴ Viele Arbeiter der Waffenfabrik wurden auch Mitglieder der Schützengesellschaft. Die Neuhauser Schützen oblagten ihren ersten Übungen im Tobel, oberhalb des Fischerhölzchens. In einer Bittschrift vom 16. August 1864, an deren oberster Stelle die Unterschrift Friedrich Spörli steht, richtete die neugegründete Schützengesellschaft das Gesuch an den Gemeinderat, die Gemeinde möchte dem Verein ein Gelände für einen besser gelegenen Schiessplatz unentgeltlich zur Verfügung stellen. Am 12. Mai 1867 weihte die Schützengesellschaft im Neuberg ihren neuen Schiessstand und ein neues Scheibenhausein. Die Kosten belasteten die Vereinskasse mit über 4000 Franken.

Präsident Spörli «konnte nicht nur das Feuer kommandieren und das Horn blasen», es war ihm finanziell auch möglich, dem Verein das nötige Geld für die Bezahlung der Anlage vorzustrecken und schliesslich auf die Begleichung einer nicht kleinen Restzahlung zu verzichten.¹⁵ Ein Schützenkamerad stellt Spörli das Zeugnis aus, noch im hohen Alter von 81 Jahren hätte die «kernige und urwüchsige Gestalt» des Schützenmeisters im Schiessstand bei jeder Übung seines Amtes gewaltet.¹⁶ Im Frühjahr 1901 ernannte ihn die Schützengesellschaft, reichlich spät, zum «Ehrenschützenmeister». Wenige Monate später starb Friedrich Spörli am 9. Juli 1901.

Der Reisebericht Schalchs wird ungekürzt wiedergegeben und im originalen Stil belassen, damit sein Charakter möglichst nicht verfälscht wird. Zur Erleichterung der Lesbarkeit wurden bei der Transkription folgende Grundsätze beachtet: Gross- und Kleinschreibung, Konsonantenverdoppelung, Satzzeichen sowie die Schreibweise der geographischen Bezeichnungen sind den modernen Regeln angepasst. In den Anmerkungen werden, wenn nötig und möglich, die aufgeführten Sehenswürdigkeiten und Örtlichkeiten zum besseren Verständnis in den jeweiligen historischen Zusammenhang gestellt.

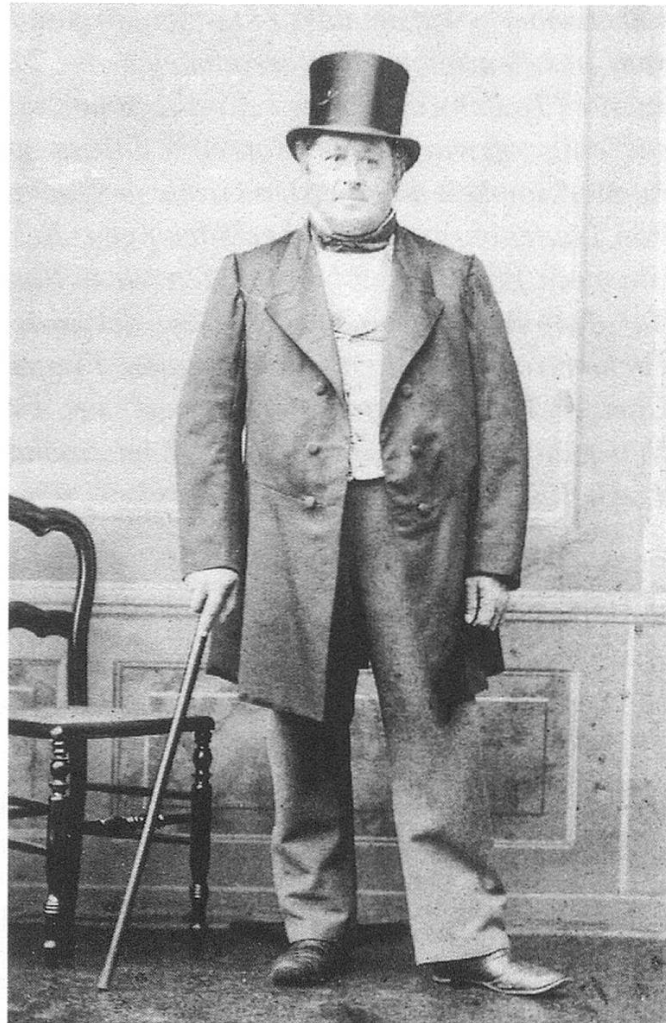
13 Denkschrift der Schützengesellschaft Neuhausen zum 50jährigen Jubiläum 1863–1913, Schaffhausen 1913, S. 1.

14 Denkschrift¹³ S. 2, 4, 9. Vgl. Otto Scheitlin, Im Dienste der Landesverteidigung, in: Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen am Rheinflall 1853–1953, Neuhausen am Rheinflall 1953, S. 203ff.

15 Denkschrift¹³ S. 8.

16 Denkschrift¹³ S. 14.

Abb. 3: *Johann Jakob Schalch* (1803–1889), der Verfasser des *Reiseberichtes*. Foto *Louis Alphonse Tronel* (1830–1903), Schaffhausen.



*Erinnerung
an die Schweizer Reise
im Jahr 1866*

Erinnerung

an die Vergnügungs Reise, welche den 26^{ten}, den 27^{ten} und 28^{ten} August 1866 durch Friedrich Spörli, Maurermeister von Neuhausen, nebst seyner lieben Gattin und Tochter, sowie dem Jakob Schalch, Maurer, nebst Margaretha Weber, geborene Wolf, von Schaffhausen, unternommen und ausgeführt wurde.

Den 26^{ten} August, morgens 5 Uhr 30 Minuthen, bestiegen Schalch und Frau Weber den Eisenbahnwaggon. Und fort, nach Neuhausen, wo Spörli, Frau und Tochter uns erwarteten. Es hatte sich gefällig ereignet, dass wir zusammensitzen konnten. Von Neuhausen bis Waldshut konnte wegen des starken Nebels nicht viel von der Gegend gesehen werden. Dagegen wurde auf der Station Waldshut ein Kafe genommen.

Nun gieng es es wieder vorwärts, manchmahl konnte der Rhein gesehen werden. Es gieng über Dogern usw. nach Laufenburg. Da schon vorher den Frauenzim-

mern bemerkt wurde, dass in Laufenburg, nahe am Rhein, ein Tunell sich befindet, und, aus demselben hervorkommend, der interessante Rheinfall¹⁷ mit der sogenannten Todtenwaag¹⁸ sowie die alte Stadt Laufenburg mit dem alten Römerthurm¹⁹, mit einer gewachsenen Forren²⁰ darauf gesehen werden könne, so war die Aufmerksamkeit im höchsten Grade gespannt.

Von Laufenburg giengs über Säckingen, Beuggen, Rheinfeldern usw. nach Basel. Um circa Vormittag 9 Uhr langten wir in Basel an. Aber jetzt bey Gott aufgepasst! Auf dem Badischen Bahnhof²¹ wurden wir von Maurermeister Pletscher samt Tochter von Liestal empfangen (guter Freund von Spörli), sowie auch von einem Gärtner, Bräutigam mit einer Niesse²² von Frau Weber.

Nun gieng die ganze Gesellschaft miteinander durch die schöne neue Strasse²³ durch Kleinbasel auf die Rheinbrücke²⁴, wo es nach allen Richtungen genug zu

17 Als «Rheinfall» werden die Stromschnellen von Laufenburg bezeichnet. Vor der Stauung des Rheins durch den Kraftwerkbau 1908–1914 hatten die Laufenburger Stromschnellen eine Länge von 1300 Metern. In der mittelhochdeutschen Sprache hiess die Stromschnelle «Loufen». Karl Schib, Geschichte der Stadt Laufenburg, Aarau 1951, S. 15, 287–293. Der Rheinfall bei Neuhausen wurde bis ins 19. Jh. häufig als «Grosser Laufen», im Gegensatz zum «Kleinen Laufen», den Lächen, bezeichnet. Vgl. Pfaff⁵ S. 9.

18 Die Fischwaage war die wichtigste technische Einrichtung für die Salmenfischerei. Am Laufenburger Rhein erhoben sich beidseits des Rheines über zwanzig Fischwagen. Sie wurden über den tiefsten Flussstellen errichtet, in denen sich das Wasser drehte. Waag = bewegtes Wasser. Schib¹⁷ S. 134ff. Die Totenwaag befand sich auf der linken Rheinseite unterhalb der Brücke. Die deutliche Einbuchtung am Ufer ist noch heute gut zu erkennen.

19 Als «Römerturm» wird der Bergfried des von den Grafen von Habsburg im 12. Jh. erbauten Schlosses auf dem Schlossberg am linken Rheinufer bezeichnet. Das Schloss wurde während des Alten Zürichkrieges und des Dreissigjährigen Krieges schwer beschädigt. Schib¹⁷ S. 52f. Auf dem Schlossberg Laufenburg stand zweifellos einst ein römischer Wachturm des oberrheinischen Limes. Schib¹⁷ S. 17f. Samuel Voellmy, Der römische Limes und das Kastell «Burg» bei Stein am Rhein, Kanton Schaffhausen, in der Zeit 43 v. bis ca. 400 n. Chr., in: Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte 16/1939, S. 5–47. Die beigegefügte Karte römischer Kastelle und Warten am Rhein zwischen Basel und Bodensee führt den Turm von Laufenburg unter Nr. 14 auf.

20 Föhre.

21 1855 wurde der Abschnitt Haltingen–Basel der Badischen Bahn eröffnet und vorerst ein provisorischer Bahnhof am Ostrand von Kleinbasel in Betrieb genommen. Nachdem seit 1856 die Rheinlinie bis Säckingen verlängert und seit 1863 die Badische Bahn durchgehend nach Schaffhausen–Konstanz verkehrte, wurde 1862 der definitive Badische Bahnhof fertig erstellt. INSA⁶ 2, S. 130. Der heutige Badische Bahnhof wurde 1909–1913 von Karl Moser (1860–1936) erbaut. INSA⁶ 2, S. 37, 130.

22 Niece (Nichte).

23 Gemeint ist die Clarastrasse. Das Quartier Clara war die erste Kleinbasler Wachstumszone, welche den Badischen Bahnhof mit der Rheinbrücke verband. INSA⁶ 2, S. 92, 102. Damals wurde das 1531 errichtete Clarabollwerk beseitigt und der Stadtgraben aufgefüllt. Albert Burckhardt-Finsler, Basels bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert. 1850–1860, in: Basler Jahrbuch 1903, S. 223f.

24 Die um 1225 erbaute alte mittlere Rheinbrücke war bis weit ins 19. Jh. der einzige Rheinübergang. 1853–1858 wurde die baufällige Brücke teilweise umgebaut und 1902–1905 die heutige, neue Rheinbrücke erstellt. Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt, Band 1, Basel 1932, S. 320.

sehen gab. Aber jetzt fragte man, wie das kurze Sprüchlein in der Bibel heisse. Aha, war die Antwort, mich dürstet.²⁵ Ja, ja, wer mit Maurern reisen will, der denke nur, dass das Sprüchlein öfters zur Sprache kommt. Wir alle waren bald einig, dass ein förmer Znüni müsse hergeschafft werden. Wir giengen am Hotel Kopf vorbei, durch das Kronengässli, in den Gasthof Schwanen und geniessten das Frühstück unter munteren Gesprächen.

Jetzt wieder vorwärts, an dem schönen Gasthof Drey König²⁶ vorbei, durch den St. Johann Schwibbogen²⁷, den St. Johanngraben hinauf, besahen den grossen Spithal²⁸, den St. Petersplatz, auch das Gebäude, wo Schalch Maurer als Gesell bald von Dach herunter gestürzt wäre. Nun durch die Spalenvorstadt hinaus. Da besahen wir das grosse Missionshaus²⁹ von aussen. Jetzt geht der Marsch durch ein neues Quartier, wo viele prächtige Gebäude neu aufgeführt und auch schöne Strassen angelegt wurden.

Aber jetzt kam schon wieder das Sprüchlein. Also hiess es, hier ist eine Gartenwirtschaft, wo ein fröhlich Trünklein genommen wurde, und der junge Prättigam den Wohlthäter machte. Von da verliess uns das Brautpaar. Der Marsch gieng vor das Steinenthor³⁰, wo früher die Gasfabrik³¹ stand, und in deren Nähe die schöne, mit 5 Bogen von Stein erbaute Eisenbahnbrücke sich befand.

Halt, hiess es auf einmahl. Freund Pletscher sagt, ja hier könne man nicht vorbeigehen, ohne ein Trünklein zu nehmen. Ich bemerkte zu meinem nicht kleinen Erstaunen, dass sich die Nase der Frau Weber schon etwas färbte. –!

Vorwärts, durch das Steinenthor und Vorstadt hinein und der Merianskirche³² zu.

25 In leicht spöttischem Sinn wird Bezug genommen auf die Bibelstelle im Johannesevangelium 19, 28.

26 Der mondäne Gasthof Drei Könige am Blumenrain unterhalb der mittleren Rheinbrücke wurde 1842–1844 vom Basler Architekten Amadeus Merian (1808–1859) als eines der Hauptwerke des Klassizismus in der Stadt anstelle des Vorgängerbaus von 1681 erstellt. INSA⁶ 2, S. 29, 135.

27 Schwibbogen = Schwebebogen, ein zwischen zwei Mauerzügen eingespannter Torbogen. Der St. Johann Schwibbogen am Blumenrain, erbaut zur Zeit der zweiten Stadterweiterung vor dem Bau der mittleren Rheinbrücke um 1225, wurde 1836 renoviert, an der Aussenseite mit einem Wandgemälde versehen und 1873 abgerissen. KDM²⁴ S. 146, 219–221; INSA⁶ 2, S. 32, 90, 134.

28 In den Jahren 1837–1842 baute Architekt Christoph Riggerbach (1810–1863) den Markgräfischen Hof, einen fürstlichen Barockpalast der Markgrafen von Baden-Durlach, in ein Bürgerspital um. 1866–1868 wurde das Spital durch den Merianschen Spitalflügel erweitert. Die finanziellen Mittel zu diesem Erweiterungsbau stammten vom Grossgrundbesitzer und reichen Basler Bürger Christoph Merian-Burckhardt (1800–1858). INSA⁶ 2, S. 80ff. Zu Christoph Merian vgl. Anm. 32.

29 Auch dieses Bauwerk, 1858–1860 für die 1815 gegründete Basler Missionsgesellschaft errichtet, wurde wesentlich ermöglicht durch die Spenden von Christoph Merian. Am 3. August 1860 konnte das neue Basler Missionshaus von 90 jungen Männern bezogen werden. Traugott Geering, Christoph Merian 1800–1858, Basel 1908, S. 213f.

30 Das Steinentor wurde Ende des 14. Jhs. beim Birsigeinfluss erbaut und 1866 abgebrochen. KDM²⁴ S. 150, 152, 172; INSA⁶ 2, S. 32.

31 Die Gasfabrik, in den Jahren 1851/1852 erbaut, befand sich beim Hochgericht vor dem Steinentor. 1851 genehmigte der Stadtrat einen Vertrag mit dem Mühlhauser Ingenieur Dollfuss zur Einführung der Gasbeleuchtung, welche mit 438 Laternen die Stadt beleuchten sollte. Burckhardt²³ S. 216f.; KDM²⁴ S. 308.

32 Es handelt sich um die eben vollendete Elisabethenkirche, ein Hauptwerk des Historismus in der

Ja, diese Kirche, aus dem Vermögen eines Herrn Merian gebaut, ist gewiss sehenswerth, und wir haben dieselbe sowohl inwendig als auswendig mit Bewunderung betrachtet.

Jetzt erfuhren wir, dass der Festzug³³ komme, welcher durch die Äschenvorstadt ziehe und sich nach St. Jakob begeben. Wir giengen bis vor das Äschenthor³⁴, wo uns der grosse Springbrunnen³⁵, mit dem auf dem Wasserstrahl tanzenden und mit einem Helm versehenen Frauenzimmer in Lebensgrösse sehr amüsierte. Es war wirklich interessant, eine Wassersäule von circa 100 Fuss hoch zu sehen. Der Marsch gieng wieder durch die Äschenvorstadt in die Stadt, beym Bäumlein hinunter durch die alte Spithalgass und in den Gasthof zum Schiff. Nach einem bescheidenen Mittagmahl und eingenommenem Kaffe wurde aufgebrochen. Der Weg gieng durch die Streitgasse, die Freyastrasse hinunter auf den Marktplatz. Wir besahen die Börse, das Rathaus. Nun weiters durch ein kleines Gässchen hinauf an dem Museum³⁶ vorbei auf den Münsterplatz, von wo aus eine prachtvolle Aussicht über den Rhein und Kleinbasel usw. dem Auge gewährt.

Das Münster wurde von aussen gesehen. Dann giengs durch den Kreuzgang an der St. Albanvorstadt verbey und dann ohne Zögern auf den Central Bahnhof.³⁷ Der Bahnhof ist sehr schön und grossartig. Die Fahrbilliet nach Liestal wurden gelöst und eingestiegen, wo wir bey gefüllten Waggon und grosser Hize nach Liestal fuhren.

Schweiz. Diese Kirche, 1856–1864 nach Plänen des Zürcher Architekten Ferdinand Stadler (1813–1871) anstelle eines spätmittelalterlichen Gotteshauses erbaut, wurde von Christoph Merian gestiftet. Vor der Vollendung des Baus starb der Stifter am 22. August 1858. In seinem Testament setzte er nach dem Tode seiner Gattin, Margaretha Merian, geb. Burckhardt (1806–1886), «zur Förderung des Wohles der Menschen» die Stadt Basel als Universalerbin seines Vermögens von damals rund 15 Mio Franken ein. Am 26. März 1866 übergab Frau Merian die fertig erstellte Elisabethenkirche der Kirchen- und Schulgutskommission der Stadt Basel. Der Elisabethen Kirchturm war damals das höchstragende Bauwerk Basels. In der unter dem Chor eingebauten Gruft ist in zwei Marmorsarkophagen das Ehepaar Merian-Burckhardt beigesetzt. Geering²⁹ S. 180–207.

33 Der Festzug zur Erinnerung an die Schlacht St. Jakob an der Birs am 26. August 1444 führte jeweils zum 1824 eingeweihten, ersten St. Jakobdenkmal, das 1872 durch ein neues ersetzt wurde. INSA⁶ 2, S. 27, 32, 68.

34 Das Äschentor, 1849 restauriert, wurde als erstes Basler Stadttor 1861 abgerissen. KDM²⁴ S. 168, 172, 181; INSA⁶ 2, S. 32.

35 Der grosse Springbrunnen, in der Mitte des Äschenplatzes 1860 erbaut und gespiesen von der ersten Druckwasserversorgung Basels, wurde 1908 zugunsten der Strassenbahnanlagen abgerissen. INSA⁶ 2, S. 122.

36 Das 1844–1849 erbaute Museum an der Augustinergasse steht an zentraler Stelle über dem Rhein, rechts vom Münster. Das Museum ist das Hauptwerk des Basler Architekten und Mitglieds des städtischen Baukollegiums Melchior Berri (1801–1854), der als bedeutendster Architekt des Klassizismus in der Schweiz gilt. INSA⁶ 2, S. 30, 59–64.

37 Mit der Eröffnung des Abschnittes Basel–Liestal der Schweizerischen Centralbahn (SCB) nach Olten im Jahr 1854 wurde am Ostrand von Basel ein provisorischer Bahnhof erstellt. 1860 konnte der neue Centralbahnhof als gemeinsamer Durchgangsbahnhof der SCB und der Elsässerbahn in Betrieb genommen werden. INSA⁶ 2, S. 31, 87.

Also Adie Basel.

In Liestal angelangt, wurden wir von der Familie Pletscher freundschaftlich empfangen. Der weisse Schleitheimer Wein schmeckte uns sehr gut. Die Frauenzimmer nahmen ihr Quartier bey Herr Pletscher, Fridolin und Schalch im Gasthof zum Falchen.³⁸ Herr Pletscher und der ehemalige Kostwirth von Fridolin, ein rüstiger und mit einer rothen Nase versehener Schmied, welcher wahrscheinlich viel von dem kurzen Sprüchlein denkt, leistete uns Gesellschaft. Nun wurde die Mahlzeit aufgetragen und die Suppe gegessen. Die aufgetragenen Nieren gaben Veranlassung zu einer Appellation.

Ende des 1^{ten} Tag.

Nach einer wohlschlafenden Nacht wurde die neue katholische Kirche³⁹ eingesehen, dann der Kaffe genommen, wo es dann Zeit war, unsere Frauenzimmer zu besuchen. Nun spazierte die ganze Gesellschaft in und um die Stadt Liestal, bis zu der neuen Kaserne⁴⁰, wo zum Erstaunen in der Nähe ein Wirthshaus war. Und abermahls hiess es, mich dürst. Auch da war im Augenblick eine lustige Gesellschaft beysammen. Der Herr Oberzeiger machte seyne Kunst, besonders den Barth über das Gesicht hinauf, nahm sich sehr gut aus.⁴¹ Der Weg gieng nun wieder durch die Stadt zur Familie Pletscher, wo dem Schleitheimer noch zugesprochen wurde und der Maagen auch seyne Sache bekam. Der gute Schmied fehlte auch nicht. Nachdem Schalch immer zum Aufbruch mahnte, wurde endlich unter gegenseytigen freundschaftlichen Abschied der Waggon bestiegen.

Und Adie Liestal.

Jetzt geht es Sissach und Läuelfingen zu, wo der verhängnisvolle Hauensteintunnel⁴² seinen Anfang nimmt. Mit etwas erschrockenen Herzen fuhren in 7 1/2 Minuthen durch diese 7200 Fuss lange Höhle. Glücklicherweise kamen wir wieder aus diesem Berge heraus. Von da aus geniesst man eine herrliche Aussicht. Wir befinden uns im Kanton Solothurn. Rasch gieng es über den Berg hinab und über die Aare nach Olten.

38 Das 1836 für Johannes Handschin aus Gelterkinden erbaute Gasthaus zum Falken an der Rheinstrasse 3. 1868–1869 wurde der Falken zum Hotel und Solbad mit grossem Park erweitert. INSA⁶ Band 5, Bern 1990, S. 388–389, 394, 463.

39 Nach der Wiedereinführung des katholischen Gottesdienstes im Jahr 1835 wurde die katholische Diasporagemeinde Liestal 1854 kirchlich anerkannte Pfarrei. 1865–1866 erbaute Hochbauinspektor Benedikt Stehle (1805–1868) die neue katholische Kirche. INSA³⁸ 5, S. 388, 398, 419.

40 Die Bauten der neuen Kaserne, 1861–1862 unter Leitung von Benedikt Stehle erstellt, gingen 1877 an den Bund über. INSA³⁸ 5, S. 389–390, 450.

41 Schützenmeister Friedrich Spörli schnitt mit seinem beachtlichen Bart offenbar Grimassen.

42 Am 1. Mai 1858 eröffnete die SCB die Linie Liestal–Olten mit Tunnel durch den Unteren Hauenstein. INSA³⁸ 5, S. 389.

Im Bahnhof Olten muss man staunen, wie die Züge von allen Seiten anlangen und eine Bewegung von so vielen Menschen sich kund gibt. In die grossen, schönen Resturations-Säule schauten wir nur hinein, weil wir noch kein Durst hatten und suchten unsern Zug, wo nach Luzern gieng.

Nun hiess es vorwärts. Und geschwind fuhren wir schon unter der Festung Aarburg durch. Wann auch die Explikation von Schalch etwas nachgelassen hat, so muss doch bemerkt werden, dass wir an der Stadt Zofingen verbey fuhren. Nun gehts über Reiden in Kanton Luzern, wo wir bald von weitem das Städtlein Sursee erblickten, von wo sehr viele Leuthe und Vieh vom Jahrmarkt kamen. Hier glaubte ich dem Schmied in Liestal seynen Bruder zu erblicken, und es schien, als ob derselbe schon vielmahl an das Bibelsprüchlein gedacht habe, dann das Gesicht war wie ein stark angerauchter Pfeifenkopf. Genug von dem.

Wir kamen an den Sempacher See und sahen von weitem das Städtlein Sempach. Es knüpft die Erinnerung an die Schlacht von Sempach. Wann der Himmel auch trübe wurde und an dem grossen Pilatus ein starkes Gewitter sich zeigte, waren wir nicht muthlos. Und bald giengs über die Emme, am Gütsch und Reussstrom hinauf, hinter der Basler Vorstadt durch den finstern Tunell auf den Bahnhof Luzern.⁴³ Aussteigen hiess es. Ja, wo sind wir jezt? In Luzern, am

Vierwaldstätter See.

Mit dem Aussteigen hörten wir das Läutten der Schiffsglocke. Wo fährt das Dampfschiff⁴⁴ hin? fragen wir. Nach Flüelen, war die Antwort. Also sogleich eingestiegen. Ja, die Überraschung war gross, die Stadt Luzern, den See und die himmelhohen Berge zu sehen. Wann auch die Gemüther, sonders das der Frau Weber, etwas ängstlich geworden, so wusste der besorgte Fridli der Sache mit der dargereichten Wurst und Kirschwasser nachzuhelfen.

Aber um Himmelswillen, wo geht es da hin? Nach Stansstad, von wo es dem Alpnacher See entlang, durch Unterwalden nach Lungern und über den Brünig ins Berner Oberland führt. Nun etwas weitergefahren. Ja, da öffnet sich der See, und nördlich liegt der Ort Küssnacht, wo der Weg durch die Hohle Gasse über Immensee nach dem Zuger See führt.

Jezt, etwas lings, ah, was ist das? Das ist Weggis, am Fuss des Rigi, von wo aus viele Reisende den Rigi besteigen und diese Gegend dem Kanton Schwyz angehört. Hier wurde gelandet, wo Reisende aus- und einsteigen. Vorwärts! kommandierte der Schiffskapitän. Ja, jezt nimmt es mich Wunder, wo wir hinkommen. Es ist ja, als wann die Berge beynah zusammenschliessen würden. Dieser Punkt wird die Nasen genannt. Ist dieser Engpass passiert, so dehnt sich der See südlich aus, wo von weitem der Ort Buchs gesehen wird. Und etwas weiter

43 1856 eröffnete die SCB die Bahnlinie Olten bis Emmenbrücke. Wegen aufwendiger Tunnelbauten und des Streites um den Standort des Bahnhofes auf dem linken Seeufer konnte der Luzerner Centralbahnhof erst 1859 in Betrieb genommen werden. INSA⁸ 6, S. 361, 405f.

befindet sich der Hauptort Stans in Unterwalden, eine sehr schöne und fruchtbare Gegend.

O schauet, was ist das für ein Ort? Das ist Beckenried, von wo aus man auf den Seelisberg kommt. Hier wurde gelandet, und wir sind also im Kanton Unterwalden. Passagiere steigen aus, andere wieder ein. Die Maschine bewegt sich, und wir fahren quer über den See nach dem Fabrikort Gersau zu. In der Ferne ist auch eine kleine Ortschaft, Vitznau, sichtbar.

Von Gersau fahren wir nach Brunnen. Schon von weitem sieht man den Fleken Schwyz und hinter demselben den hohen Berg Mythen. In Brunnen wird gelandet. Und siehe, das ist ein kleiner, hübscher Ort, von wo aus der Weg nach Schwyz, Seewen, Goldau usw. führt.

Aber jezt schauet! O, um tausig Gottswillen, wo gohts do anne? – Nach Flüelen. Aber lueget au uf de Berg ufe! Ja, das ist Seelisberg und Sonnenberg mit den Kurhäusern.⁴⁵ Am Fuss des Berges wird das Grütli⁴⁶ gesehen. Etwas weitergefahren, sieht man

die Tellsplatte.⁴⁷

Sehr interessant ist die neu angelegte Axenstrasse⁴⁸, welche von Brunnen nach Flüelen führt. Dieselbe schlängelt sich an der Felswand des Axenberg in Felsen eingehauen und mehrere kleine Tunnel bis nach Flüelen. Wir kommen nun allmählig dem Ufer zu und steigen in Flüelen aus.

Ja, mit Gewissheit kann man hier sagen: O Mensch, stehe still und staune. Wir sind also im Kanton Uri. Es thut dem Schreiber dieses leid, dass die Nahmen der sämtlichen Berge nicht angegeben werden können, allein ich weiss es selbst nicht, wie dieselben alle heissen. An Rekommandieren der Gasthöfe⁴⁹ fehlt es auch nicht,

44 Der Schwanenplatz diente seit 1837 als Schiffflände. INSA⁸ 6, S. 379f.

45 Es handelt sich im wesentlichen um die vier Gasthöfe des Hoteliers Michael Truttman-Borsinger (1833–1905) auf Sonnenberg. Hotelier Truttman verdankte Seelisberg seinen Aufstieg zum bekannten Ferienort während der zweiten Hälfte des 19. Jhs. Die Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Band 2, Basel 1986, S. 435f.

46 Als um die Mitte des 19. Jhs. der Besitzer des Rütli auf dem Gelände ein Hotel bauen wollte, organisierte die Schweizerische Gemeinnützige Gesellschaft (SGG) 1859 eine Geldsammlung unter dem Schweizervolk, um das Rütli aufzukaufen. Die SGG übergab das Rütli dem Bund als «unveräusserliches Nationaleigentum». Eine Rütlikommission war dafür besorgt, das Gelände aufzuforsten und mit Weganlagen zu erschliessen. Der neuangelegte Schwurplatz konnte 1865 eingeweiht werden. KDM⁴⁵ S. 420–422.

47 Zahlreiche Reisebeschreibungen und Schillers Wilhelm Tell bewirkten, dass Tellskapelle und Tellsplatte seit dem 19. Jh. zu einer vielbesuchten Sehenswürdigkeit wurden. Die 1589/1590 erbaute zweite Tellskapelle wurde 1880–1883 durch die heutige, dritte Kapelle ersetzt. KDM⁴⁵ S. 29–50.

48 Bis zum Bau der Axenstrasse 1862–1865 konnte für den Verkehr zwischen Flüelen und Brunnen nur der Seeweg benutzt werden. KDM⁴⁵ S. 51f.

49 Das «Rekommandieren» oder «Engagieren», d. h. das Werben um die Fremden für die Hotels an Bahn- und Schiffsstationen, war eine weitverbreitete Unsitte. Vgl. Pfaff⁵ S. 75.

dann auf dem Dampfschiff war es eine wahre Bettelley. Man wurde mit Adresskarten überschwemmt. Nicht genug konnte man an die himmelhohen Berge hinaufschauen, wo noch manche mit Schnee und Eis bedeckt sind.

Von Flüelen bis Altdorf circa 1/2 Stunde auf guter Strasse wurde der Weg zu Fuss gemacht und langte also glücklich in Altdorf an. Altdorf ist der Hauptort des Kantons Uri. Es ist ein kleiner Ort und durch die Tellgeschichte bekannt. Nun wurde es uns doch blöde, dann von Liestal bis nach Altdorf ist ein hübscher Strich. Wann die von Friedli dargereichte Wurst und Schnaps nicht tüchtig ausgeholfen hätte, so wäre es uns schlimm gegangen.

Wir waren bald einig, es müsse eingekehrt werden, und dieses geschah im Gasthof zum Adler. Nach einer Erfrischung und um die Zeit bis zum Nachtessen auszufüllen, wurde der Ort Altdorf und Umgegend betrachtet und bis in die Nähe von Bürglen spaziert (Heymath von Tell). Es fieng an zu dämmern, deswegen dem Gasthof zugesteuert wurde. Nach einem einfachen, aber guten Nachtessen wurde sehr müde zu Bette gegangen.

Ende des 2^{ten} Tag.

Nach guth ausgeruhter Nacht wurde morgens 5 Uhr aufgestanden und sich wieder reisefertig gemacht. Die Frauenzimmer, wie immer, wurden bereits nicht vom Fleke gebracht, bis Frisur, Crinoline und Chemiesetten und alles in Ordnung gemacht war.

Nun giengs zum Kaffe und dann in den Omnibus, wo wir nach Flüelen fuhren und um 1/2 7 Uhr das Dampfschiff bestiegen. Es ist nicht zu vergessen, dass wir von der Witterung sehr begünstigt wurden, dann die sämtlichen Berge wurden in ihrem vollen Umriss gesehen: Rigi Scheidegg konnten wir deutlich erblicken.

Bey hellem Sonnenschein fuhren wir Brunnen zu, wo sehr viele Leuthe einstiegen. Auch dachten wir daran, dass im Jahr 1867 nicht weit von Brunnen das eidgenössische Schützenfest werde abgehalten werden.⁵⁰ Die Maschine kam wieder in Bewegung, und vorwärts giengs. Jezt hinaufgeschaut! Was ist das auf dem Berg droben? Das ist das Kalte Bad auf dem Rigi.⁵¹

50 Es handelte sich um das 23. Eidgen. Schützenfest, das vom 10. bis 17. Juli 1867 in Schwyz «in wunderschöner Lage» stattfand. Die eidgen. Schützenfeste waren hochpatriotische Veranstaltungen mit dem Ziel, «ein Band mehr zu ziehen um die Herzen der Eidgenossen». M. August Feierabend, Geschichte der eidgenössischen Schützenfeste von Gründung derselben im Juni 1824 in Aarau bis und mit der Jubelfeier im Juli 1874 in St. Gallen, Aarau 1875, S. 38, 163–167. Die Schützengesellschaft Neuhausen nahm am Schützenfest 1867 nicht teil, weil sie im selben Jahr ihr neues und teures Schützenhaus einweihte. Schon am folgenden Schützenfest aber, 1869 in Zug, rückte der Verein wieder mit einem «Fähnlein» von 30 Mann auf und spendete als Ehrengabe ein Vetterligewehr und 500 Patronen. Denkschrift¹³ S. 11.

51 Eine Abbildung im Reisebericht zeigt das nach einem Brand 1850 neu aufgebaute Grand Hotel Rigi-Kaltbad, das 1868 über 240 Betten zählte. Rigi, Herausgegeben zum 100jährigen Jubiläum der Arth-Rigi-Bahn, Luzern 1975, S. 29.

Nicht genug konnte man nach allen Richtungen hinschauen. Auch war das Schiff so mit Leuthen und aller Art Sachen beladen, dass man nicht konnte auf demselben herumspazieren. Es war in Luzern Wochenmarkt, daher die Händler mit Körben, Kräzen usw. nach Luzern fuhren, um Lebensmittel zu kaufen. Wir landen und sind nun in Luzern.

In Luzern wurde der erste Gang nach dem Löwengarten gemacht und in der Wirthschaft bey Herr Ammann eine kleine Erfrischung genommen. Frau Weber besuchte Frau Ammann, ehemalige Jungfer Stokar, welche eine grosse Freude hatte. Wäre aber auch kein Wunder. Nun besahen wir das Löwendenkmahl.⁵² Das Löwendenkmahl ist geschichtlich bekannt und erinnert an die im Jahr 1792 gefallene Schweizer Garde in Paris, welche sich äusserte: Die Garde stirbt, aber sie ergibt sich nicht.⁵³

Nun geht der Weg zur Hofkirche. Um dieselbe befindet sich der Kreuzgang mit vielen sehr schönen Grabmählern und sinnigen Inschriften. Unter diesen ist auch ein Öhlgemälde mit folgender Inschrift:

*Ruhestätte von Franz Götti von Luzern
geboren den 12^{ten} April 1801, gestorben den 1^{ten} März 1859*

*Der Vater im Himmel hat Dir gerufen
gehe hin und empfange den Lohn
für Deine guten Werke*

Wir besuchten auch die reformierte Kirche.⁵⁴ Dieselbe ist neu und sehr schön gebaut. Von da spazierten wir am Quay hinauf und hinunter und konnten nicht genug die schönen Gasthöfe ansehen, von wo aus eine prachtvolle Aussicht über den See ist.

Die alten, hölzernen, gedekten Brüken sind mit sehr alten Schlachtgemälden und Inschriften geziert und haben viel Zeit zum Lesen und Schauen weggenommen.⁵⁵

52 Als Monument der alten Ordnung, das an Luzerns alte Tradition der Solddienste erinnert, war das 1819–1821 nach einem Gipsmodell des dänischen Bildhauers Bertel Thorwaldsen in die Felswand gehauene Löwendenkmal in der Öffentlichkeit hart umstritten. «Das Löwendenkmal ist die symbolische Kippfigur vom Alten zum Neuen Luzern.» Hauptinitiant für den Denkmallöwen war der Luzerner Patrizier Carl Pfyffer von Altshofen (1771–1840), ehemaliger Offizier der Schweizer Garde in Paris. INSA⁸ 6, S. 389f.

53 Dieses Zitat bezieht sich nicht auf das Massaker in den Tuilerien vom 10. August 1792, sondern wird, irrtümlicherweise, Napoleons General Cambonne anlässlich der Schlacht von Waterloo zugeschrieben. Auf die Aufforderung der Engländer, sich zu ergeben, soll er erwidert haben: «La garde meurt, et ne se rend pas.» Wahrscheinlich ist der Dichter und Journalist Balison de Rougemont der Erfinder dieses Diktums. Georg Büchmann, *Geflügelte Worte*, Zürich 1976, S. 652f.

54 Es ist die vom Zürcher Architekten Ferdinand Stadler (vgl. Anm. 32) im neogotischen Stil erbaute und 1861 eingeweihte protestantische Matthäuskirche hinter dem Hotel Schweizerhof. INSA⁸ 6, S. 362, 399.

55 Der Bilderzyklus der Kapellbrücke aus dem 17. Jh. stellt, auf ursprünglich 153 dreieckigen Bildtafeln, Begebenheiten aus der Schweizer- und Luzernergeschichte sowie aus dem Leben der Stadtpatrone Leodegar und Mauritius dar. Adolf Reinle, *Die Brücken von Luzern*, Schweize-

Sie haben unsern Friedli so angesprochen, dass er mit seynem grossen Barth glaubte, auch mit ins Feld ziehen zu müssen. Nachdem die Stadt, auch die schönen Gebäude auf dem Gütsch⁵⁶, sowie der alte Pilatusberg von weitem angesehen waren, gieng der Zug über die Reussbrücke⁵⁷ in den Gasthof zum Rössli.⁵⁸ Hier wurde ein einfaches Mittagmahl genommen, und dann war es Zeit auf den Bahnhof. Um 12 Uhr 30 Minuthen Abfahrt von Luzern.

Adie Luzern.

Der Zug fuhr nun den gleichen Weg bis unten am Gütsch, wo es über die Reuss gieng und neben mehreren Stationen verbey fuhr und in Cham anlangte, wo uns der Zugersee zu Gesichte kam und von weitem die Stadt Zug erblikten.⁵⁹ Wir fuhren bis in den Zuger Bahnhof und wieder zurück auf die Reppisch Bahn etc. Es war etwas langweilig. Um circa 4 Uhr trafen wir in Zürich ein.

Als wir in Zürich ausstiegen, kam ein sehr starker Sturm und Regen, so dass wir geschwind unter Dach mussten und zwar zum alten Schützenhaus. Eine weitere Beschreibung von Zürich wäre unnöthig, weil alle schon öfters in Zürich waren. NB: die neue Fleisch- oder Verkaufshalle⁶⁰ ist sehr sehenswerth und der Bahnhof wird neu gebaut.⁶¹ Von Zürich wäre freylich viel zu schreiben.

Jetzt geht es der Heymath zu. Spörli und Familie stiegen in Dachsen aus, Schalch und Frau Weber in Schaffhausen.

Es muss noch bemerkt werden, dass uns auf dieser Reise kein Unfall trübte, dass wir stets in fröhlicher Stimmung waren, vom Wetter sehr begünstigt und in guter Freundschaft wieder in der Heymath anlangten.

rische Kunstführer, 1963, S. 3–11. Der Brand vom 18. August 1993 zerstörte über die Hälfte der noch vorhandenen Originalbilder.

56 In den sechziger Jahren des 19. Jhs. wurden auf der Gütschhöhe die ersten Gastbetriebe eröffnet; 1860 der Gütschhof und 1866 die Pension Wallis. Das bekannte Château Gütsch wurde erst 1881–1884 gebaut. INSA⁸ 6, S. 460.

57 Die Reussbrücke, der älteste befahrbare Reussübergang in der Stadt, wurde 1859–1860 als Holzkonstruktion auf drei Holzpfeilern neu erstellt. Dieser Brückenbau musste 1877–1878 durch eine zweijochige Eisenbetonkonstruktion ersetzt werden. INSA⁸ 6, S. 485; Reinle⁵⁵ S. 2.

58 Das ehemalige Hotel Rössli an der Rössligasse gehörte zu den ältesten Gasthöfen der Stadt. Der Hotelbetrieb wurde 1942 aufgegeben. INSA⁸ 6, S. 486.

59 Die von der Nordostbahngesellschaft gebaute Linie Luzern–Zug–Zürich wurde 1864 eröffnet. INSA⁸ 6, S. 362, 393.

60 Das 1863–1865 von Stadtbaumeister Ludwig Hanhart erbaute zentrale Schlachthaus am Neumühlequai ersetzte bis 1915 die alte Schlachthalle am Limmatquai. INSA⁶ Band 10, Zürich 1992, S. 375.

61 Der Neubau des Hauptbahnhofs Zürich wurde 1865–1871 erstellt. Dieser Neubau gehört mit dem Polytechnikum (1861–1864) und der Kreditanstalt (1873–1876) zu den «drei Palästen» Alfred Eschers (1819–1882). INSA⁶⁰ 10, S. 249f.

*Diese vergnügte Reise
in ungestörter Weise
erinnert in den Zukunfts Tagen
wann uns die lange Zeit thut plagen
dass Zufriedenheit und Einigkeit
am besten in Erinnerung bleibt.*

*Als Andenken der Familie Spörli gewidmet
von Johann Jakob Schalch
in Schaffhausen.*

