

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

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: 26.01.2026

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

INHALT: Hundert Jahre Eisenbahn 1825/1925. — Das Tempo der Gegenwart. — Zur Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz. — Miscellanea: Hochdruck-Dampflokomotive der Delaware- und Hudson-Bahn. Automobil und Eisenbahn in Amerika. Benzin-elektrischer Autobus mit Drehgestellen. Eröffnung der Fluglinie Zürich-Mailand. Verband schweizerischer Transportanstalten. Die britischen Dampflokomotiven von 1825

bis 1924. Furka-Oberalp-Bahn. Deutsche Verkehrs-Ausstellung München. — Literatur: Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaues. Von eisernen Pferden und Pfaden. Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847/1922. — Konkurrenz: Wettbewerb Gemeindehaus Emmenbrücke. Wettbewerb für die Ausgestaltung des Marktplatzes in Heerbrugg. — S. T. S.

Band 86. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 13



Abb. 1. Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie, von Stockton nach Darlington, am 27. September 1825.
(Die Unterlagen zu den Abb. 1, 5 und 6 sind uns von der Zeitung „The Northern Echo“ in Darlington frdl. zur Verfügung gestellt worden.)

1825. — Hundert Jahre Eisenbahn. — 1925.

„Seit der Erfindung der Buchdruckerkunst hat keine andere Erfindung so tief, nachhaltig und umwälzend in die gesamte Tätigkeit der Menschen eingegriffen und alle Lebensverhältnisse in den Kulturländern so gründlich umgestaltet und verändert, wie die Erfindung der Lokomotiv-Eisenbahn.“¹⁾

Hundert Jahre sind es her! Am 27. September 1825 wurde die erste Lokomotiv-Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr, die Strecke Stockton-Darlington, feierlich eröffnet (Abb. 1). „Heutztage ist es schwer, sich vorzustellen, welche prachtvolle Tat dies war“, schreibt Randall Davies, der Verfasser der Festschrift der London & North Eastern Railway Company. Das Bild dieser Feier mutet uns komisch an, weil Maschine und Wagen primitiv sind. Wir vergessen, dass noch nie vorher in der Geschichte 35 Wagen von einer einzigen Lokomotive gezogen wurden, und dass noch nie vorher, ausser bei einem sportlichen Anlass, eine Lokomotive Reisende zog.“ — Was damals die Welt in Erstaunen setzte, ist etwas Selbstverständliches geworden. Aus den 20 Meilen (etwa 30 km), die vor 100 Jahren eingeweiht wurden, sind heute rund 1,2 Millionen km geworden, die die gesamte Erde überspannen. Die Dampflokomotive wird allmählich müde und weicht ihrer elektrischen Schwester. Sie hat ihr aber den Weg gewiesen, und diese kann die Erfahrung der ältern Schwester zu Nutze ziehen. War auch von der „Locomotion No. 1“ (Abb. 2) bis zur modernen Lokomotive ein weiter Weg, Stephenson's Wurf war ein glücklicher: Prinzip und Spurweite der Eisenbahn sind heute noch die selben wie damals.

Eine Erfindung kommt nie unvermittelt und zufällig. Sie ist eine Stufe — eine wichtige — in einer Entwicklung. Je vollkommener die Erfindung, d. h. je höher die Stufe,

desto länger der dazu führende Weg, und wenn Englands Volk als erstes „the splendid inconvenience of a train“ erfuhr, so war das die Folge des dort bestehenden grössten Bedürfnisses darnach und des dortigen Vorhandenseins der durch die Entwicklung der Kohlenförderanlagen gegebenen

Vorbedingungen. Es braucht aber doch jedesmal den Mann, dessen Genie den richtigen Weg im richtigen Augenblicke findet, und der war hier George Stephenson. Seine „No. 1“, die am 16. September 1825 von Pferden gezogen aus Newcastle kam und beim Niveau-Uebergang von Aycliffe Lane auf die Schienen gestellt wurde, war so wenig die erste Lokomotive, die gebaut wurde, wie dort das erste Eisenbahn-Geleise vorlag. Eine aus dem Jahre 1721 stammende englische Rechtschrift spricht von „waggonways“, deren Bahn so eben als möglich, ohne scharfe Kurven und mit Hartholz-Bohlen versehen

sein müsse. Die erste Kunde von Eisenschienen stammt von 1767. Solche lagen damals auf vielen Rollbahnen der englischen Kohlenminen. Im ersten Viertel des XIX. Jahrhunderts erhielten mehrere öffentliche Schienenbahnen die parlamentarische Bewilligung zur Förderung von Erzen und andern Waren mittels Pferdezug. Im Jahre 1804 zog bei einer Gelegenheit auch einmal eine Lokomotive einen Zug mit Gütern und Reisenden. Es war die erste von Trevithick, dem eigentlichen Vater der Lokomotive gebaute, eine statische, für eine Hammerschmiede gebaute Maschine, die vorübergehend zwecks einer Wette auf einen Wagen, zu dessen Antrieb, montiert wurde. Eine zweite, 1805, sowie eine dritte Lokomotive, 1808, desselben Erbauers hatten keinen dauernden Erfolg. 1812 betrat J. Blenkinsop andere Wege. Im Glauben, eine Adhäsionslokomotive könne höchstens eine Anhängelast von ihrem Eigengewicht schleppen, baute er Lokomotiven mit Zahnrädern, die ebenfalls nicht be-

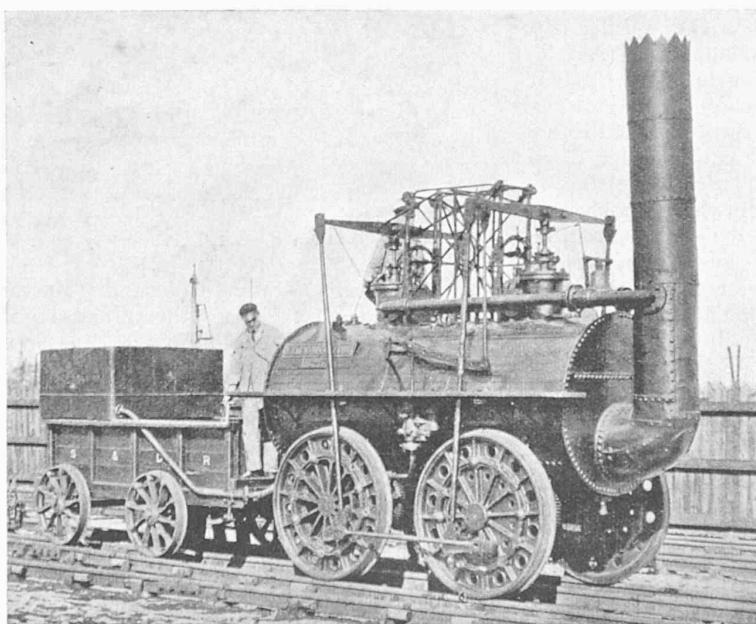


Abb. 2. George Stephenson's „Locomotion No. 1“ der Stockton and Darlington Railway, 1825.

¹⁾ Handbuch der Ingenieur-Wissenschaften Bd. V, 1. Abt., S. 6.