

Zeitschrift: Schweizerische Taubstummen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Fürsorgeverein für Taubstumme
Band: 4 (1910)
Heft: 18

Artikel: Schweizergeschichte [Schluss]
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922642>

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: 09.02.2026

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

An die ehemaligen Zöglinge der Taubstummenanstalt Friesenberg und Münchenbuchsee.

Unsere Anstalt ist durch einen Neubau und durch Umbau des alten Hauses vergrößert und verbessert worden. Das wird Euch gewiß alle freuen und Ihr werdet wissen wollen, wie es nun in der Anstalt aussieht. Wir laden Euch deshalb ein, **Sonntag den 25. September** in die Anstalt zu kommen, um die neue Einrichtung anzusehen und uns gegenseitig wieder einmal zu grüßen.

Programm:

Vormittags: Sammlung in der Anstalt. Besichtigung der Anstalt.

12 Uhr: Mittagessen.

$\frac{1}{2}$ 2 Uhr: Feier im Speisesaal.

3 Uhr: Turnen der Zöglinge.

Wer kommen will, möchte es uns auf einer Postkarte mitteilen.

Wir freuen uns alle, Euch in der Anstalt zu begrüßen. Seid herzlich willkommen.

A. Lauener, Vorsteher.

Schweizergeschichte. (Schluß.)

Für Taubstumme dargestellt.

38. Die Bundesbahnen.

Die erste Bahn auf Schweizergebiet war ein Teilstück der 1844 eröffneten Linie Basel-Straßburg. Als erste Schweizerbahn gilt aber die Linie Zürich-Baden, die 1847 dem Betriebe übergeben wurde. Seither hat sich in unserm Lande ein dichtes Eisenbahnnetz entwickelt. Mit Inbegriff der Bergbahnen, deren Schöpfer in der Schweiz Niklaus Riggenbach von Olten ist, bestehen gegenwärtig etwa 150 verschiedene Eisenbahnunternehmungen. Die Länge der im Betrieb stehenden Schienenwege beträgt 4000 Kilometer.

Mit geringen Ausnahmen wurden sämtliche Bahnen von Privatgesellschaften gebaut. Diese mußten dazu die Konzession (Erlaubnis) haben und zwar bis 1872 von den betreffenden Kantonen, seither vom Bund. Wie die Erfahrung lehrt, haben jedoch die Privatgesellschaften beim Betrieb der Eisenbahnen mehr ihren eigenen Vorteil im Auge als das Wohl des ganzen Volkes. Zudem hat die Bundesverfassung von 1848 im Interesse des gesamten Landes wichtige Verkehrsmittel, wie die Posten und Telegraphen, zur Bundessache gemacht. Daher kam man auf den Gedanken, auch die Eisenbahnen, dieses allerwichtigste Verkehrsmittel, auf den Bund zu übertragen, damit deren Nutzen der Gesamtbevölkerung zu gute komme.

Am 15. Oktober 1897 kam ein Bundes-

gesetz zu stande, das dem Bund das Recht einräumt, diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, die wegen ihrer wirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft dienen, gegen volle Entschädigung zu erwerben und auf seine Rechnung zu betreiben. Da gegen dieses Gesetz das Referendum ergriffen wurde, gelangte es am 20. Februar 1898 vor das Schweizervolk zur Abstimmung. Dabei wurde es mit 386,000 Ja gegen 182,000 Nein angenommen.

Zunächst gelangten die fünf Hauptbahnen zum Rückkauf: die Zentralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, die Jura-Simplonbahn und die Gotthardbahn. Doch steht dem Bund das Recht zu, auch andere Bahnlinien zu erwerben. Als Zeitpunkt des Rückkaufes wurde für die vier erstgenannten Bahnen der 1. Mai 1903 festgesetzt. Infolge gegenseitiger Verständigung ging jedoch die Zentralbahn schon 1901 in den Besitz des Bundes über. Ihr folgten 1902 die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen und 1903 die Jura-Simplonbahn. Gemäß dem Rückkaufsgesetz wurde 1909 der Bund auch Eigentümer der Gotthardbahn.

Unter den genannten Bahnen sind mit Rücksicht auf ihren Bau und Verkehr, den sie vermitteln, die Gotthard- und die Simplonbahn die bedeutendsten; denn sie durchqueren in je einem langen Tunnel die Alpen und verbinden den Norden Europas mit dem Süden. Der Gotthard-Tunnel mißt 14 und der Simplon-Tunnel nahezu 20 Kilometer. Die Gotthard-

bahn wurde 1882 und die Simplonbahn 1906 eröffnet.

Die Verstaatlichung der erwähnten Eisenbahnen hatte manche Verbesserung und Erleichterung im schweizerischen Verkehrsweisen zur Folge.

Schlusswort des Redaktors. Nun wissen die lieben Leser Bescheid über die hauptsächlichsten, geschichtlichen Ereignisse in unserem Vaterland, von der Gründung der Eidgenossenschaft bis jetzt. — Im nächsten Jahrgang unseres Blattes (1911) gedenke ich, euch in die Geographie unserer lieben schönen Schweiz einzuführen, d. h. eure schweizergeographischen Kenntnisse aufzufrischen und zu erweitern. Auch hier wird es nicht an passenden, hübschen Bildern fehlen!

Leiden und Freuden eines gehörlosen Lehrlings

in Auszügen aus seinen Tagebüchern.

Von Eugen Sutermeister. (Fortsetzung.)

Freitag den 8. Dezember. Fünfzehn Tage sind es noch bis zum lieben Christfest. Da beschleunigen wir unsere Weihnachtsarbeiten. Wessen Werk wird am meisten leuchten? Das meine jedenfalls, drum heißt es ja „Transparent“!

In aller Stille vollführten ein Kamerad und ich nächtliche Schlittenfahrten. Hei, wie schlittelten wir einmal ungeschert die glatte Bahn hinab, die wenigen Vorübergehenden konnten uns in der Dunkelheit unmöglich erkennen. Das war mal eine rechte Kinderlust trotz unseres „Erwachsenseins“! (Damals huldigten Erwachsene nur ganz verstohlen solchem Wintersport!)

Sonntag den 10. Dezember. Der zweite Adventssonntag. Besondere Gedanken hatte ich heute nicht, denn ich widmete sie der Fertigstellung meiner Weihnachtsarbeit.

Am Nachmittag zog ich meine Gamaschen an und den Schlitten hervor, und auf den Gurten ging's. Oben traf ich aber schon sechs bis acht Buben an, und die betrachteten mich mit feindseligen Blicken. Ich machte mir nichts daraus, fuhr laufend die lange Bahn hinab, kehrte wieder hinauf u. s. f. Jedes Mal aber, wenn ich hinabfuhr, pflanzten sich die Dorfbuben am Wege auf und warfen mir Schneebälle nach. Ich machte mir nichts daraus und fing von vorne an. Einige ballten die Faust und machten mir lange Nasen. Ich machte mir nichts daraus und überholte sie immer mit meinem braven Schlitten. Und siehe da, sie wurden zulezt meines stoischen Gleichmuts

müde und räumten alle das Feld. Siegesfreudig schlittelte ich nun allein darauflos. Aber bald trübte sich meine Siegesfreude: Ich wollte mich bewundert sehen! Deshalb suchte ich eine andere Bahn auf, aber da fand ich keinen Rivalen, sondern lauter Mädchen. Die gafften mich an, und als ich hinabfaufte, erkletterten sie eine hohe Wand am Wege und sahen dem Fremdling zu. Einigermassen befriedigt wandte ich mich heimwärts und erfuhr zu meinem größten Aerger, daß es erst 3 Uhr war, während ich wähnte, es sei schon 5. Möchte doch das Christkind mir die Uhr reparieren. Es kann ja alles.

Dienstag den 12. Dezember. Nur ein Sonntag noch und dann! Ja, ich bin schon ganz „verweihnachtet“. Auch meine Arme können es bestätigen, sie sind wie zerschlagen vom vielen Monogrammpressen.

Sonntag den 17. Dezember. Nachmittags ging ich wieder mit dem Schlitten auf den Gurten, diesmal in Begleitung von zwei Kameraden. Wie wir oben waren und die vielen Dorfbuben bemerkten, sagte mir der gute H. plötzlich: „Wir wollen auf eine andere Bahn.“ „Ja,“ sagte ich, „ich weiß keine weit und breit, und diese ist die beste.“ Und fuhr drauf los. Unterwegs erhielt ich immer einen wahren Hagel von Schneebällen. Nach ein paar Malen setzt sich mein Studiosus H. auf seinen Schlitten und sagt: „Ich fahre heim.“ „Warum?“ fragte ich, und der weise Student sagt: „Es ist so langweilig, den Schlitten immer wieder hinaufzuschleppen.“ Oho, denke ich, dahinter steckt was anderes! Und setze allein mein Vergnügen fort unter fortwährender Feindschaft der Buben. Schnell schmolz ihre Zahl bis auf drei; hatten sie am Schlittenfahren oder an mir genug, ich weiß es nicht. Die drei letzten brüteten über irgend einem bösen Plan, das merkte ich von weitem und sah sie verdächtige Manipulationen mit ihrem Schlitten machen. Wie ich just hinabfahre, mache ich plötzlich Halt bei ihnen und ebenso plötzlich liegen alle drei im Schnee, von meinen Fäusten hingestoßen, und Einen, den Bösesten, beohrfeige ich noch. Nach verrichteter Heldentat schlittelte ich meinem Daheim zu, da sich ohnedies ein undurchdringlicher Nebel ausgebreitet hatte. Nun hab' ich's natürlich mit ihnen verdorben. Die Kluft zwischen Dorfbuben und Städtern läßt sich nun einmal nicht zuschlitteln.

(Fortsetzung folgt.)