

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstumm- und Gehörlosenhilfe
Band: 41 (1947)
Heft: 11

Rubrik: Das hundertjährige Jubiläum der Schweizer Bahnen

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: 02.05.2026

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

Die Bundesrente ist keine Armenunterstützung. Man muß nicht darum bitten. Jedermann hat, wenn das Gesetz angenommen wird, ein Recht darauf. Sie wird monatlich durch die Post ins Haus gebracht.

Das hundertjährige Jubiläum der Schweizer Bahnen

1. Die Eisenbahnen sind aus England zu uns gekommen

In den Bergwerken gab es schon vor Jahrhunderten einfache Bahnen, um die Kohlen und die Erze zu befördern. Die kleinen Rollwagen fuhren auf Holzbalken und wurden von Pferden gezogen. Als vor hundertachtzig Jahren das Eisen sehr billig war, begann ein englischer Bergwerksbesitzer, eiserne Schienen zu bauen. Seither spricht man von Eisenbahnen.

Bald baute man auch oberirdische Eisenbahnen. Sie wurden ebenfalls von Pferden gezogen. Eine Reihe von Erfindern versuchte, die Pferde durch Dampfmaschinen zu ersetzen. Die Leute glaubten aber nicht, daß das möglich sei. Ein englischer Grubenbesitzer behauptete: «Keine fahrbare Dampfmaschine wird imstande sein, einen Zug mit zehn Tonnen Gewicht zu ziehen. Ich wette fünfhundert Pfund¹.» Er verlor die Wette.

Der Engländer George Stephenson baute im Jahre 1814 die erste brauchbare Lokomotive². Er nannte sie Blücher³. Etwas später erlaubte ihm die englische Regierung den Bau der ersten Dampfeisenbahn. Sie sollte einige Bergwerke mit einem Schiffshafen an der Nordsee verbinden. Eine Zeitung spottete: «Stephenson verspricht, mit seiner Lokomotive doppelt so schnell zu fahren wie ein Postwagen. Das ist lächerlich und albern (dumm). Wer will sich einer solchen Maschine anvertrauen? Eher könnte man glauben, daß sich Menschen auf einer Rakete ab-schießen lassen.»

Stephenson hielt sein Versprechen. Die Bahnlinie wurde 1825 eröffnet. Die Lokomotive zog 34 Wagen mit 90 Tonnen Gütern und 450 Fahrgästen und erreichte eine Geschwindigkeit von 19 Kilometern in der Stunde. Doch nur auf ebener Strecke. Die Bahnlinie führte über einen kleinen Hügel. Auf seiner Höhe mußte Stephenson eine fest-

¹ Ein englisches Pfund (£) = 25 Franken. Zu jener Zeit konnte man mit 500 Pfund ein schönes Haus bauen.

² Das Wort Lokomotive besteht aus zwei Teilen. Loko bedeutet Ort. Motive ist verwandt mit Motor = Bewegter. Der Name Lokomotive bezeichnet eine Maschine, die sich selbst und andere Fahrzeuge von einem Ort zum andern fortbewegt.

³ Das geschah zu Ehren des deutschen Generals Blücher. Die Engländer waren sehr begeistert für Blücher, weil er den Kaiser Napoleon geschlagen hatte.

stehende Dampfmaschine bauen. Diese zog die Züge mit einem Drahtseil auf der einen Seite des Hügels herauf und ließ sie auf der andern Seite wieder hinunter.

Die erste größere Eisenbahnlinie wurde einige Jahre später unter Stephenson's Leitung zwischen Manchester und Liverpool gebaut. Die Bahngesellschaft hatte einen Preis für die beste Lokomotive ausgesetzt. Fünf Erfinder meldeten ihre Lokomotiven an. Es gab einen Wettkampf wie auf einem Fußballplatz. Eine riesige Menschenmenge aus fern und nah strömte zusammen. Stephenson's Lokomotive blieb Siegerin. Sie zog einen Wagen mit 30 Personen und fuhr mit einer Geschwindigkeit von 38 bis 48 Kilometern in der Stunde vor der Menge hin und her. Das Volk brach in einen unbeschreiblichen Jubel aus.

Heute freuen wir uns, wenn wir im Schnellzug 60 bis 100 Kilometer in der Stunde oder noch schneller fahren können. Vor hundertzwanzig Jahren jedoch hatten die Leute noch Angst vor der großen Schnelligkeit. Einst hielt eine ältere Frau den Zug zwischen zwei Stationen an. Notbremsen gab es damals noch nicht. Dafür war in jedem Wagen eine Notfahne vorhanden. Die Frau hängte die Notfahne zum Fenster hinaus. Sofort hielt der Zug an. Man fragte die Frau: «Warum haben Sie die Notfahne hinausgehalten?» Sie erklärte: «Ich muß auf der nächsten Station aussteigen. Die Maschine ist so schnell gefahren. Da habe ich Angst bekommen, der Zug könne nicht rechtzeitig anhalten.»

Man schimpfte im Anfang viel über Stephenson. Oft wurde er bedroht. Auch manche Behörden waren ihm nicht freundlich gesinnt. Die Leute erzählten einander allerlei dummes Zeug von der Eisenbahn: Die pflügenden Pferde und die weidenden Schafe werden vor dem rasseln und qualmenden Ungeheuer (der Lokomotive) entsetzt fliehen. Die Kühe werden weniger Milch geben, die Hühner weniger Eier legen. Der Rauch wird das Getreide auf den Feldern schwärzen. Bald wird niemand mehr im eigenen Wagen oder in der Post reisen. Dann werden die Wagner, Sattler, Kutscher, Fuhrleute und Gastwirte brotlos. Die Eisenpreise werden sich verdoppeln. Bei schlechtem Wetter werden die Lokomotiven gar nicht fahren können. Der Sturm wird das Feuer anblasen; der Druck im Dampfkessel wird dann so stark ansteigen, daß die ganze Maschine platzt. Der Regen aber wird das Feuer auslöschen.

Doch das Geschimpfe hinderte die Entwicklung der Bahnen wenig. In England wurde eine Linie nach der andern eröffnet. Noch schneller zog «das eiserne Pferd» in Amerika ein. Schon 1840 besaßen die USA. (die Vereinigten Staaten von Nordamerika) 4534 Kilometer Bahnen, oder mehr als heute die gesamte Schweiz. Das war sieben Jahre bevor in unserm Lande die erste Eisenbahnlinie eröffnet wurde.