

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1935)
<b>Heft:</b>	5
<b>Artikel:</b>	Das Raritätenkabinett der Eisenbahn
<b>Autor:</b>	E.G.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-778860">https://doi.org/10.5169/seals-778860</a>

### 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](#)

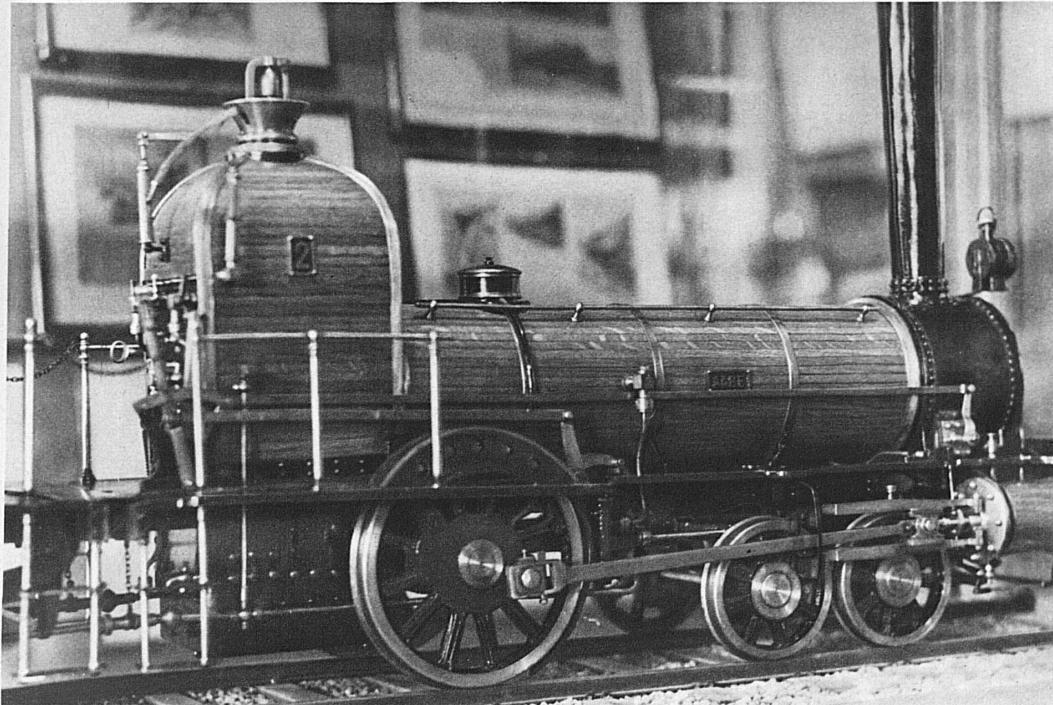
### Terms of use

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:** 13.01.2026

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

# Das Raritätenkabinett der Eisenbahn



Modell der ersten Lokomotive der Linie Zürich-Baden

Es gibt — so widerspruchsvoll es klingen mag — Museen, die entdeckt werden wollen, die ihre Schätze weder anpreisen noch um Besucher werben, sondern die bescheiden darauf warten, dass man den Weg zu ihnen findet, um dann allerdings den Gast um so grosszügiger zu belohnen. Zu diesen Sammlungen gehört unser Eisenbahnmuseum, das in dem braunen Ziegelbau des Zürcher Güterbahnhofs zwar nicht sonderlich komfortabel untergebracht ist, dafür aber eine Fülle des Wissenswerten und Interessanten zu bieten vermag. Es tut dies nicht in einer trockenen, akademischen Weise, die eher abstossen als anziehen kann, sondern es bemüht sich, das zum Verständnis der technischen Vorgänge Nötige wirklich auf das Notwendige zu beschränken, legt aber um so mehr Gewicht darauf, die Geschichte des Schweizer Eisenbahnwesens an Hand von Dingen und Dokumenten, die uns heute zum Teil als amüsante Kuriosa erscheinen, zu registrieren. Es sind gerade 110 Jahre her, seit George Stephenson in England die erste Eisenbahn gebaut hat — und welche Entwicklung hat die Eisenbahn, die möglicherweise eine neue historische Epoche eingeleitet hat, in dieser im Weltgeschehen so kurzen Zeitspanne genommen ...

Hat es nicht etwas Rührendes, die erste Stationsglocke des Bahnhofs Zürich zu betrachten, « gegossen von Jakob Keller, Glockengiesser in Unterstrass im Jahre 1847 für die Schweizerische Nordbahn », die im Volksmund die Spanisch-Brotlibahn hieß! Oder da steht in einem gläsernen Gehäuse das genaue Modell der braven Lokomotive « Aare », die in dem für die Schweizer Eisenbahngeschichte so wichtigen Jahre 1847 von einer badischen Maschi-

nenfabrik zum Preise von 50,000 Franken geliefert wurde und den ersten Zug auf der Strecke Zürich—Baden ziehen durfte. Zwei Dezennien hat die « Aare », deren wesentlichste Bestandteile noch mit Holz verkleidet gewesen waren, ihre Dienste treu und zuverlässig versehen und hat dabei, wie uns gewissenhaft angegeben wird, 22,640 Franken Reparaturkosten verursacht. Dann sieht man die gewaltigen gusseisernen ersten Stationskassen der Schweiz, deren eine mit ihren wechselvollen Blumenmustern ein wahres Kunstwerk ist und von der man, wie uns der Konservator des Museums erzählt, nur weiß, dass sie aus einer Rorschacher Werkstatt stammt.

In die Frühzeit der Eisenbahn führen auch die Fahrpläne, deren verblasste Farben Zeugnisse ihres ehrwürdigen Alters sind. Auf sanft grüner Tönung geben die « Vereinigten Schweizerbahnen » am 1. Juli 1858 kund, wann ihre Züge auf der Strecke Winterthur-Chur verkehren. Die Fahrt dauerte sieben Stunden. Die Einweihung der Strecke war — dem gleichfalls ausgestellten Festprogramm zufolge — ein gewaltiges Ereignis.

Eine «fremde» Musik war engagiert, eine eigene Frauentribüne in Chur errichtet, während im dortigen Bahnhof ein grosses Gastmahl stattfand. Aber auch ein Plakat der « Schweizerischen Nordostbahn », das stolz auf die « directe Verbindung nach Wien » hinweist und zum Besuch der Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 einlädt, ist interessant. Die Fahrt von Zürich begann morgens um 5 Uhr und die Globetrotter langten am andern Tag abends um ½ 7 Uhr in der öster-

reichischen Hauptstadt an. Auf dem Fahrplan ist vorsorglich angegeben, wo jeweils die Uebernachtung stattfand. Die Preise waren nicht einmal hoch. Ein ermässigtes Retourbillett Schnellzug I. Klasse kostete Fr. 153.40, in der II. Klasse Fr. 112.15, im Personenzug III. Klasse Fr. 66.70. Dass sich nicht nur die Geschwindigkeiten unterdessen geändert haben, sondern auch der Komfort des Reisens, zeigt ein Querschnitt durch drei Coupés III. Klasse. Das Abteil im Jahre 1870 : ein eiserner Kanonenofen steht in der Ecke, ein Petroleumlämpchen ist zwischen zwei Abteilen in die Wand eingelassen, über den engen Fenstern ist der Gepäckhalter angebracht, und ein Verbot, nämlich in den Wagen zu spucken, ziert die Wand. Im Jahre 1890 sind aus dem einen Verbot ihrer fünf geworden, dafür ist die Petrolfunzel der Gasbeleuchtung gewichen, und der eiserne Ofen von der unter der Bank liegenden Dampfheizung verdrängt worden. Im Abteil des Jahres 1930 endlich, das natürlich über elektrische Beleuchtung und elektrische Heizung verfügt, ist die unfreundlich-dunkle Färbung des Holzes einer hellern Tönung gewichen und die Fenster sind breit und licht geworden. Von den fünf Verboten sind nur noch zwei übriggeblieben, an Stelle der verschwundenen hängt die Photo einer freundlichen Schweizerlandschaft an der Wand. Wir wollen mit diesen Beispielen, die wahllos aus der Fülle genommen sind, nur zeigen, in welchem Geist das Museum gehalten ist. Dass daneben der Ingenieur, der Techniker, der Architekt in den Entwürfen, Modellen und Apparaten mehr sehen wird als der Laie, bedarf keiner Erwähnung. Aber ein Museum soll allen etwas bieten — und das erfüllt die Sammlung im Zürcher Güterbahnhof in reicher Masse. E. G.



Eine der prunkvollen alten Stationskassen