Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 14 (2001)

Artikel: Zeitgewinn dank Eisenbahn : die Veränderung von Zeitbegriff und Zeitverständnis durch neue Technologien

Autor: Suenderhauf, Maja

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-893055

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: 24.08.2025

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

Zeitgewinn dank Eisenbahn

Die Veränderung von Zeitbegriff und Zeitverständnis durch neue Technologien

Maja Suenderhauf, Buchs

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts bestand in der Schweiz keine einheitliche Zeit; die verschiedenen Regionen hatten zum Teil stark abweichende Lokalzeiten. Die Zeitangaben der verschiedenen Uhren unterschieden sich nicht nur wegen der Ungenauigkeit der Zeitmesser, sondern auch, weil sie nach dem Mittagspunkt ihres jeweiligen Standortes gerichtet wurden. Dieser ist aber abhängig von der geografischen Lage: je weiter nach Osten er sich befindet, desto eher erreicht die Sonne ihren höchsten Stand. Der Unterschied in der Lokalzeit zwischen dem Kanton Graubünden und dem Kanton Genf beträgt zum Beispiel ungefähr 18 Minuten.

Von der Lokalzeit zur Schweizer Zeit

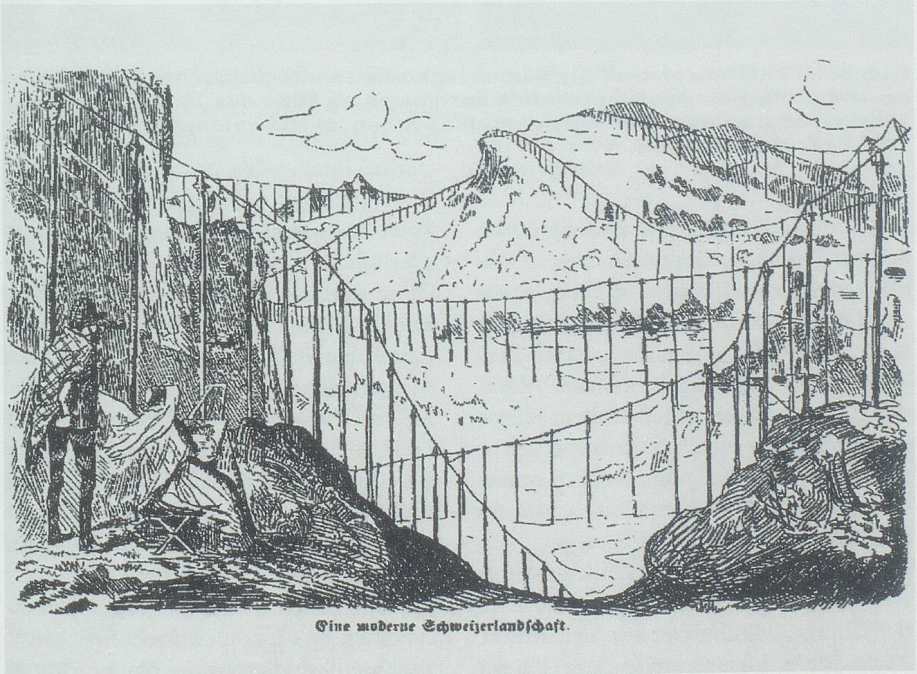
Das Bedürfnis nach einer einheitlichen Zeit bestand vor rund 150 Jahren noch nicht. Auch in der Bundesverfassung von 1848 wird dazu nichts ausgesagt, obwohl sie Bestimmungen über die Vereinheitlichung von Massen und Gewichten sowie der Währung enthält. Das vergleichsweise gemächliche Tempo von Verkehr und Kommunikation verlangte keine besonderen Korrekturen oder Massnahmen. Wer um 1850 mit dem Postwagen von Zürich nach Bern fuhr, brauchte für diese Reise fast 14 Stunden – da fielen die 4½ Minuten Zeitunterschied zwischen den beiden Städten kaum ins Gewicht![1]

Die rasant einsetzende Industrialisierung und Elektrifizierung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts führte im Vergleich zu früheren Epochen aber zu einer markanten Veränderung von Zeitgebrauch und Zeiteinteilung. Anstelle des Tageslichtes diktierten nun zunehmend Maschinen den Ablauf und die Einteilung des Tages.

Vorreiterrolle für die Vereinheitlichung der Zeit in der Schweiz übernahm die Telegrafie. Schon um 1830 hatte der Amerikaner Samuel Morse ein System entwickelt, das mittels elektrischer Telegrafen und der entsprechenden Leitungen Zeichen in Sekundenschnelle über grosse Distanzen übermitteln konnte. Fast gleichzeitig entstanden in England die ersten öffentlichen Telegrafenlinien, und 1849 wurde die Linie zwischen Berlin und Frankfurt am Main in Betrieb genommen. In der Folge entstanden in kurzer Zeit Telegrafennetze in Österreich, Frankreich, Belgien, Deutschland, England und in den USA.

In der Schweiz blieb bis in die fünfziger Jahre die Postkutsche die schnellste und einzige Möglichkeit, grössere Distanzen zurückzulegen und Nachrichten zu übermitteln. Vor allem Handel und Industrie waren am Ausbau und an der Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten interessiert. Die ausländischen Konkurrenten, die ihre Geschäfte mittels Telegrafie bereits beschleunigt abwickeln konnten, hatten gegenüber den schweizerischen Betrieben, die weder über ein Eisenbahnnetz noch über die Möglichkeiten der Telegrafie verfügten, grosse Vorteile.

Telegrafenleitungen, soweit das Auge reicht: so sah um 1852 ein Karikaturist die «moderne Schweizerlandschaft». Bild aus Messerli 1995.



Telegrafie in der Schweiz wird Sache des Bundes

1851, noch vor der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien, gelangten das Kaufmännische Direktorium St.Gallen und einige führende Zürcher Handelshäuser mit einem Schreiben an den Bundesrat, worin die Sorge um die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Wirtschaft im Vergleich zur europäischen, die aufgrund der besseren Kommunikationsmöglichkeiten mittels Telegrafie im Vorteil sei, zum Ausdruck gebracht wurde. Der Bundesrat befasste sich in der Folge mit der Angelegenheit und legte noch im gleichen Jahr den Räten einen Entwurf für ein Telegrafengesetz[2] vor. Dieses hielt einerseits fest, dass Erstel-

1 Messerli, 1995, S.70.

2 Bundesgesetz über die Erstellung von elektrischen Telegrafen vom 23. Dezember 1851.

lung und Betrieb ausschliesslich Sache des Bundes sei, andererseits legte es die Linienführung fest. Drei Hauptlinien sollten das Gerüst für viele kleinere Nebenlinien bilden: Die drei Linien führten vom St.Galler Rheintal nach Zürich, von Zürich über den San Bernardino nach Chiasso und von Basel über Zofingen nach Luzern.
Schon Anfang 1852 wurde mit dem Bau des Schweizer Telegrafennetzes begonnen, und Mitte des Jahres waren die ersten Strecken bereits in Betrieb.

Einheitliche Zeit wird zum Sachzwang
Die Geschwindigkeit, mit der Nachrichten nun über grosse Distanzen übermittelt werden konnten, bedingte die Aufhebung der Lokalzeiten: ein zuverlässiger Telegrafiebetrieb benötigte eine landesweit einheitliche Zeit. Deshalb verfügte der Bundesrat 1853, dass am ersten und am 18. Tag des Monats jeweils sämtliche Postuhren auf allen Telegrafenstationen in der ganzen Schweiz morgens um 7 Uhr nach der mittleren Zeit des Meridians von Bern zu richten seien, damit «eine durchgehende Übereinstimmung der Uhren erzielt werde».[3]
Die Berner Zeit wurde somit für Post und Telegrafie zur verbindlichen Schweizer Zeit, für alle anderen Belange hatte der Bundesrat die Kompetenz nicht, eine allgemein gültige Landeszeit zu bestimmen. Es zeigte sich nun aber, dass die Berner Zeit sehr bald allgemein zur verbindlichen Einheitszeit der Schweiz wurde, vor allem in den Gebieten, die Zugang zu Telegrafie und Eisenbahn hatten. Auf diese Weise wurde die Vereinheitlichung möglich, ohne dass hierfür kantonale Verordnungen oder gar eine Volksabstimmung nötig waren.

Eisenbahn und Dampfschiff als Konkurrenz zum sonntäglichen Kirchgang: die neuen technischen Errungenschaften bestimmen ab Mitte des 19. Jahrhunderts zunehmend das Leben der Menschen. Illustration im Nidwaldner Kalender von 1895; aus Messerli 1995.

Standardzeit aus dem Telegrafenamt

In einem Schreiben der Telegrafendirektion aus dem Jahr 1863 wurden die verschiedenen Telegrafenbüros denn auch angehalten, die Uhren mit grosser Sorgfalt zu kontrollieren und zu richten, da sie nicht nur von der Eisenbahn, sondern auch von öffentlichen und privaten Uhren als Richtschnur genommen würden.[4] Aus diesem Brief ist somit zu ersehen, dass die für die Telegrafenämter verbindliche Berner Zeit auch für die verschiedenen Eisenbahngesellschaften zum Standard genommen wurde. Für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb der Bahnen und für einen funktionierenden überregionalen Fahrplan sind standardisierte, genaue Uhren unerlässlich. Damit sich die Züge an den dafür vorgesehenen Stellen kreuzen können, müssen die Abfahrtszeiten nach koordinierten Uhren gerichtet werden. Pünktlichkeit und Genauigkeit sind und waren also lebensnotwendig und wurden immer wieder in an die Bahn- und Weichenwärter gerichteten Dienstanweisungen und Verordnungen gefordert: «Mit Hülfe des Fahrtenplans und einer Taschenuhr, die nach der Uhr des Bahnmeisters zu reguliren ist, haben Sie sich genaue Kenntnis von der Zeit der Ankunft jedes Bahnzuges zu verschaffen.»[5]
Diese Sorgfalt lohnte sich. Anders als in den USA sind in der Schweiz aus dieser Zeit keine Bahnunfälle bekannt, die auf Nichteinhaltung der Standardzeit oder auf falsch gestellte Uhren zurückzuführen sind.[6] Spätestens seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts war für die schweizerischen Eisenbahngesellschaften aus den erwähnten Gründen die Einführung einer einheitlichen Zeit notwendig.
Erstaunlich ist, dass die vielen nebeneinander existierenden Eisenbahngesellschaften ihre Fahrpläne ohne sichtbare

Schwierigkeiten untereinander koordinierten und offenbar ohne Diskussion von Anfang an die Berner Zeit zur verbindlichen Richtschnur nahmen.

Die Eisenbahn bringt die Landeszeit

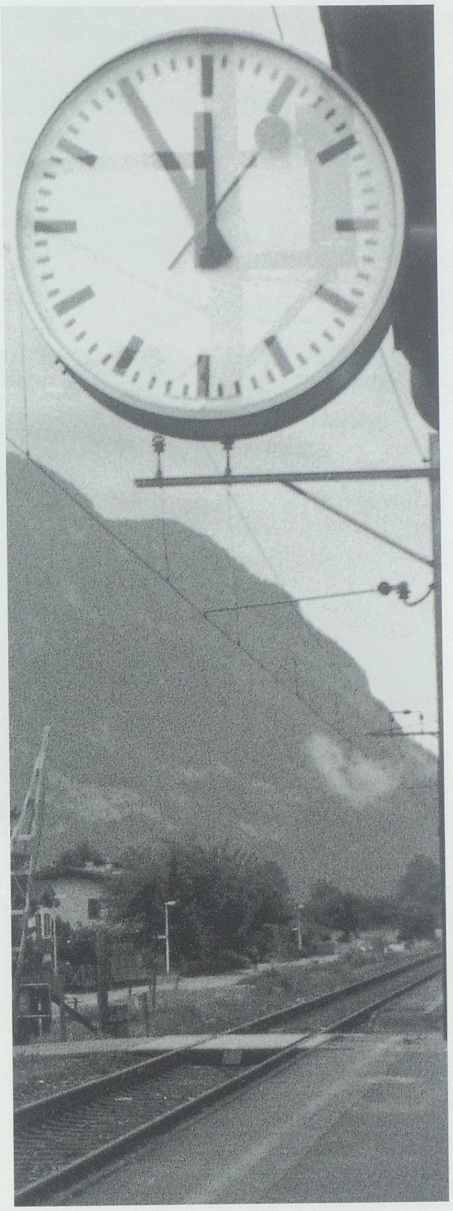
Überall wo die Eisenbahn hinkam, wurden die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in der Berner Zeit angegeben, ein Umstand, der sicher dazu beitrug, dass diese recht schnell zur allgemeinen schweizerischen Landeszeit wurde und auch in der Bevölkerung die Zeiteinteilung bestimmte. Es ist gut vorstellbar, dass das regelmässige Kommen und Gehen der Züge im Dorf den Tageslauf bald einmal ebenso prägte wie der Schlag der Kirchenuhren.

Die Welt rückte Ende des 19. Jahrhunderts näher zusammen: Die Telegrafie ermöglichte eine sekundenschnelle Übermittlung von Informationen über grosse Distanzen, und die Eisenbahn erlaubte es den Menschen, sechsmal schneller als bisher an ihre Bestimmungsorte zu gelangen. Die neuen Kommunikations- und Verkehrsmittel waren aber auch für eine wesentliche Beschleunigung vieler Lebensbereiche verantwortlich. Als grösster und wichtigster Vorteil der Eisenbahn wurde die durch sie ermöglichte Zeitersparnis betont: «Hierin grenzt die Wirkung der Eisenbahnen fast ans Wunderbare. Durch die grosse Geschwindigkeit verlieren sich die Entfernungen; Ortschaften, welche jetzt 5 bis 6 Stunden von einander entfernt liegen, rücken sich gleichsam näher, und ihre Entfernung beträgt fortan nur 1 Stunde.»[7]

Fast überall in der Schweiz wurden die verbesserten Möglichkeiten zur Überwindung von Zeit und Raum als Fortschritt und damit positiv bewertet. Die damit verbundene Aufbruchstimmung erfasste in der Mitte des 19. Jahrhunderts die ganze Schweiz in einer Phase bedeutenden Wirtschaftswachstums. Symbole dieses Fortschrittes waren die Dampfmaschine, die Telegrafie und die Eisenbahn.

Immer schneller – immer nervöser?

Doch auch die Kehrseite zeichnete sich früh ab. Rückschläge in der wirtschaftlichen Entwicklung am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts dämpften den Optimismus. Beschleunigung und technischer Fortschritt verlangten von den Menschen immer grössere Anpassungsleistungen. Und schliesslich vermochten die neuen technischen Errungenschaften nach dem Ersten Weltkrieg auch die grosse Weltwirtschaftskrise nicht zu verhindern.



Die Bahnhofuhr als verbindliche Richtschnur für die «offizielle» und die private Zeitmessung und überdies ein Klassiker guten Designs. Bild im Archiv W&O.

Nach 1880 wandelte sich die positive Einstellung zu den neuen Verkehrs- und Kommunikationsmitteln, und viele Menschen sahen in ihnen die Ursache für immer häufiger auftretende Gesundheitsstörungen. Die zunehmende Nervosität, bedingt durch die allgemeine Beschleunigung des Lebens, bedrohe die ganze Gesellschaft, lautete eine weit verbreitete Ansicht[8], Nervosität oder «Neurasthenie»[9] war zur Zeit- und Zivilisationskrankheit Nummer eins geworden, was sich in verschiedenen fachlichen und populären Publikationen jener Zeit widerspiegelt. 1898 erschien in Bern Carl Hiltys Schrift «Über Neurasthenie». Die Aktualität der Thematik veranlasste den berühmten Gelehrten, sich mit dieser neuen «Volkskrankheit» zu befassen. Als Gegenmassnahme wurde meist eine natürlichere, ruhigere und bedächtigere Lebensweise empfohlen – eine eigentliche Abkehr vom vormaligen Fortschrittsglauben. Das Problem der Anpassung an die Anforderungen eines sich immer schneller wandelnden und hektischeren Lebens ist also nicht neu; ebenso wenig wie die Erkenntnis, dass neue technische Errungenschaften nicht nur Vorteile bringen. Ein Zeitgewinn muss nicht zwingend mit einem Gewinn an Lebensqualität einhergehen, vor allem, wenn die gewonnene Zeit sofort wieder mit irgendwelchen Aktivitäten «gefüllt» wird. Die Folgen und Nebenwirkungen einer immer schnelleren Kommunikation und grösseren Mobilität gehören heute zu den dringlichsten Problemen unserer Zeit. Vielleicht haben wir uns so weit angepasst, dass wir nicht mehr mit «Neurasthenie» reagieren. Vielleicht ist aber auch nur diese Terminologie etwas veraltet – und die Probleme sind im Grunde sehr ähnlich geblieben.

3 Bundesblatt 1853, Band II, S. 859.

4 Amtsblatt der Telegrafenverwaltung 1863, S. 92.

5 Zentralbahn 1856, S. 10.

6 Messerli, 1995, S.77.

7 Hinkender Bot 1854.

8 Familien-Wochenblatt 1883, S. 297.

9 Neurasthenie: Zustand nervöser Erschöpfung, Nervenschwäche.

Literatur

Messerli 1995: Jakob Messerli, *Gleichmässig, pünktlich, schnell. Zeiteinteilung und Zeitgebrauch in der Schweiz im 19. Jahrhundert.* Zürich 1995.

Zentralbahn 1856: *Schweizerische Centralbahn. Dienstanweisung für die Vorarbeiter und Arbeiter beim Bahndienste.* Basel 1856.

Hinkender Bot 1854: *Etwas über die Eisenbahnen.* – In: *Historischer Kalender, oder der Hinkende Bot, auf das Jahr Christi 1854.* Bern 1854.

Familien-Wochenblatt 1883: *Wochenblatt für Familie, Haushalt & Küche. Organ für die Interessen des Frauenberufes und der Familie.* Hg. Th. Schröter. Zürich 1881 ff.