

Die erste schweizerische Eisenbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **127 (1848)**

PDF erstellt am: **02.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-372575>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Uebel in der Welt, sehr verschieden beurtheilen, je nachdem man auf einem Standpunkte steht, von dem man sie betrachtet. Diejenigen Menschen, die solche Erscheinungen als bloßes Spiel der Sterblichen betrachten, scheinen mir jedenfalls auf der untersten Stufe zu sein.

Uli. Ich has näben glich au nüd ahlugen, daß ä böse Zit ä Strof Gottes sei. So, wenns gad Die tröffe wöhr, die's nüd recht gmacht hend, denn woh!; aber wie viel Dhschuldbege het's doch au, die se ke Bezele vermöged, ond die wehred jo mengsmol grad no am schärfsten gkroft. Ond die Allerschlechtesten chöneds denn all Guten ha, müend nüd hungeren ond nüd johmeren, hend Hülle ond Fülle, wenn mengsmol die Allerbrävsten fast z'Grond go müend. Ond viel Ritche hend chönä vā ganzä liebä Tag ommäspazierä, am Obet ä gute Wohß trinken ond essen ond chaufen, was stes glost het.

Thomas. Ich kann es Dir gar wohl zu Gute halten und allen Denen, die so urtheilen. Aber, mein Lieber, das geht bei allen zeitlichen Gütern so. Gesundheit, Ansehen, Vermögen, Genüsse und Freuden, o wie ungleich findet man sie vertheilt in diesem Leben! Wir können uns nicht zurecht finden, wenn wir das Grab für den Markstein unsers Daseins und Lebens ansehen; Vieles bleibt uns ein Räthsel, das wir nicht zu lösen vermögen. Ich für meinen Theil sehe schlimme Zeiten nicht so sehr als

Strafgerichte, sondern viel eher für Prüfungen an, die Gott über uns verhängt.

Elias. Aber was mehned Ehr au, Herr Dokter! nöhed au die bösen Ziten näbes, ober macheds v' Lüht gad no gottlöser ond fähler?

Thomas. Die Zwecke, die Gott mit den Menschen vorhat, werden gewiß erreicht. Wenn nicht alle Menschen die Prüfungen bestehen, so hat es doch immer solche, denen sie zum Heil und Segen gereichen. Manche erwachen wieder aus ihrer Trägheit, in die sie durch anhaltende gute Zeiten versunken waren, und Manche lernen in einem schlimmen Zeitpunkte wieder Gott als den Herrn der Menschen, als den Herrscher über alle Dinge kennen und fangen an, seine Macht, Weisheit, Größe und Gerechtigkeit zu fühlen. Manche nehmen die ihnen zufließenden Gaben wieder mit innigerm Danke als Geschenke aus der Hand Gottes an, und bei Manchen wird der christliche Sinn wieder belebt und gestärkt, die Noth der Nebenmenschen zu mildern. Verzweifeln wir nur nicht an dem Walten und Wirken des großen Allvaters; er weiß seine Kinder solche Wege zu führen, die für sie heilsam und gut sind.

Hier wurde das Gespräch durch die Mittagsglocke abgebrochen, welche die Badegäste zur Tafel rief. Heitern Gemüthes schlenderten sie nun in den Speisesaal und wünschten sich gegenseitig einen guten Appetit.

Die erste schweizerische Eisenbahn.



Nachdem England schon seit 1826, Nordamerika seit 1830, Belgien und Deutschland seit 1835, Rußland seit 1837, Holland und Oesterreich seit 1839, Frankreich und Italien seit 1841 mit Dampf befahrene Eisenbahnen hatten, kam im Sommer 1847 endlich auch in der Schweiz eine solche zu Stande. Am 7. August wurde die erste Abtheilung der „schweizerischen Nordbahn“ unter angemessenen Feierlichkeiten eröffnet, nämlich die Strecke oder Sektion von Zürich nach Baden.

Zu den drei weltumgestaltenden Erfindungen: Kom-

paß, Schießpulver und Buchdruckerkunst, gesellt sich die Benutzung der Dampfkraft, namentlich in ihrer Anwendung auf die Eisenbahnen; denn sie heben die räumlichen Trennungen durch Annäherungen dergestalt auf, daß sie die Entfernungen um das Zehnfache verkürzen. Es seien z. B. zwei Ortschaften, nach dem Flächenraum gemessen, 160,000 Schuh oder 10 Stunden von einander entfernt, so kommen sie, wenn sie mit einer Eisenbahn verbunden sind, bis auf eine Stunde gleichsam zusammen. Die Entfernung ist nämlich nur noch als eine Stunde betragend anzunehmen,

weit inner dieser Zeit Alles, Menschen, Thiere und Waaren jeder Art, von einem zum andern Ort geschafft werden können. *) So wird die beinahe 5 Stunden lange Strecke von Zürich nach Baden nunmehr selbst bei 3maligem Anhalten in den dazwischen liegenden Dörfern Altstätten, Schlieren und Dietikon in längstens 3 Viertelstunden zurücklegt, während man vor gar nicht so langer Zeit zu einer solchen Fahrt beinahe einen halben Tag gebraucht hat. Auf der Eisenbahn fährt man nicht allein viel schneller, sondern auch wohlfeiler und dazu noch viel bequemer als mit dem Wagen. Wer vor etlichen 40 Jahren noch z. B. für eine Fahrt von Zürich nach Baden einige Gulden bezahlen mußte, ohne dabei vor jeder Unbill der Witterung geschützt gewesen zu sein, braucht jetzt nicht einmal mehr einen; 4 Mal täglich kann man für 16, 12 oder 8 Bazen, je nachdem man auf Schönheit und Bequemlichkeit steht, die Fahrt so ganz vor Wind und Regen geschützt machen, als säße man zu Hause auf der Fensterbank, wenigstens wenn man einen der beiden ersten Plätze wählt. **) Mancher Leser mag ungläubig den Kopf schütteln über unsere Vergleichung zwischen den Fahrten auf Eisenbahnen und denjenigen auf gewöhnlichen Straßen. Wir hätten dieselbe schon voriges Jahr bei Besprechung der Eisenbahnen näher bezeichnen können, wollten aber damit noch zuwarten, bis die Leser Gelegenheit haben werden, sich hievon zu überzeugen, welche nun einer Großzahl gegeben ist. Wie in vielen Dingen auf der Welt, so ist auch bei den Eisenbahnen der wichtigste Punkt der Kostenpunkt. Erforderten die im letzten Jahrzehend erbauten Straßen in der östlichen Schweiz auch mehrere Millionen, so sind sie doch nur ein winziges Sümachen gegenüber den ungeheuern Summen Geldes, die zu gleicher Zeit für Herstellung von Eisenbahnen in Deutschland, Belgien, Frankreich, England und Nordamerika verwendet wurden, denn auch die schönste Straße kostet immer noch ein Duzend Mal weniger als ein Eisenweg. Während z. B. die im Kanton Zürich zwischen den Jahren 1835 und 1844 erbauten Straßen von 74 Stunden Länge per Stunde 28,580 fl. kosteten, kömmt die beinahe 5 Stunden lange Eisenbahnstrecke von Zürich nach

*) Da man nun begreiflich allen an einer Eisenbahn liegenden Ortschaften die Benutzung derselben möglich macht und den Zug bei denselben anhalten läßt, so sind wegen des hiedurch entstehenden Aufenthaltes durchschnittlich nur 8 Stunden anzunehmen, die auf der Eisenbahn in einer zurückgelegt werden.

**) In den Wagen 1. Klasse befinden sich auch Tischchen.

Baden auf 2,100,000 fl., und nach Abrechnung von 280,000 fl., welche für diese Bahn nicht verwendet worden wären, wenn man nicht auf ihre Fortsetzung bis Basel Bedacht genommen hätte, auf 1,820,000 fl. zu stehen, mithin die Stunde Weges auf beiläufig 350,000 fl. Bedenkt der Leser, daß allein die bis zum Jahre 1847 in Deutschland erbauten Eisenbahnen, welche eine Länge von zirka 1800 Stunden erreichen, ein Kapital von mehr als 300 Millionen Gulden aufzehrten, so wird er die Wichtigkeit des Kostenpunktes bei den Eisenbahnen begreifen.

Wahre Geschichte für schwaghafte Weiber.

Der Fuhrmann Ackermann in einem gewissen Dorfe näherte sich mit seiner Frau ehrlich und redlich. Er brachte die meiste Zeit mit seinem Fuhrwerke auf der Straße zu, daher hatte die Frau, weil sie kinderlos waren, fast nur für ihren Unterhalt zu sorgen, den sie als eine gute Wäscherin auch leicht fand. Der Mann haufete gut und so hatten die beiden Leute selten leere Taschen. Der Frau waren — was gewiß viel sagen will — nur zwei Fehler eigen: sie war ein Bißchen zu gewinnfüchtig und hörte gerne Neuigkeiten und theilte noch lieber solche mit. Deshalb zog sie viel bei ihren Bekanuten umher, besonders gerne ging sie in die benachbarte Stadt. Um sich mit verschiedenen Leuten bekannt zu machen, kehrte sie bald bei dieser, bald bei jener Frau, deren Wohnung gerade am Wege lag, ein, brachte zuweilen eine Wurst, einige Eier oder sonst Etwas mit, und machte sich dadurch beliebt. Es fehlte daher auch nicht an Gegenbesuch, zumal sie gegen ihre Plaudertaschen nicht knauserig war. Eines Tages kam der Mann spät nach Hause, wollte am frühen Morgen darauf wieder fort und etwas Geld mitnehmen. Himmel! da fehlte ein Beutel mit beinahe 100 fl. Zum Glück war der Mann kein Stürmer; er sah ein, daß ihm das Zanken und Wüthen nichts helfe, verbot aber seiner Frau den fernern Verkehr mit den Klatschweibern in der Stadt, denen er nicht traute. Dies Verbot war für sie ein Donner Schlag. Sie klagte allen ihren Nachbarn ihre Noth und entschloß sich, wenigstens eine Städterin zur guten Freundin zu behalten. Ach! sie fand bald eine, der sie ihr Herz vertrauen konnte. Die verhehlichte Meier war um so geeigneter, als sie eben ein eigenes Häuschen in der Vorstadt bewohnte, durch welche sie der Weg führte. Die Meier war auch am theilnehmendsten unter Allen. Sie schenkte der Bestohlenen ein ganzes Stück baumwollenes Zeug, zeigte ihr noch mehrere der-