

# 125 Jahre Eisenbahnen in der Schweiz

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): - **(1972)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911168>

## **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.

---

---

# Inhaltsverzeichnis

---

---

	Seite
125 Jahre Eisenbahnen in der Schweiz	2
Die Schweiz und die EWG	6
Die 8. AHV-Revision	9
Die Schweiz in Österreich	12-16
Mitteilungen des Ausland- schweizersekretariates	17
Ausbau des Solidaritätsfonds Skilager	
Die Schweiz von Tag zu Tag	18
Ein Stückchen der Geschichte des Jura	20
Sport	23

---

## Eigentümer, Herausgeber und Verleger:

Schweizer Gesellschaft Wien  
in Zusammenarbeit mit den  
Schweizervereinen in Österreich  
dem Auslandsschweizersekre-  
tariat der Neuen Helvetischen  
Gesellschaft und den Schweize-  
rischen Vertretungsbehörden  
in Österreich.

Redaktion:

Rose-Marie Schwarzwaelder

## Verantwortlich im Sinne des Pressegesetzes:

Prof. Dr. Kurt Lüthi.

Alle:

1010 Wien, Neuer Markt 4,  
Telefon 52 62 22

## Drucker:

Ferdinand Bauer,  
1030 Wien, Ungargasse 28 —

„Kontakt“ erscheint viertel-  
jährlich

---

# 125 Jahre Eisenbahnen in der Schweiz

Drei Jahre schon führt die Bahnlinie Strassburg–Basel in unser Land herein, als am 9. August 1847 die erste schweizerische Eisenbahn zwischen Baden und Zürich den Betrieb aufnimmt. Es ist die «Spanischbrötlibahn», so benannt nach dem frischen Gebäck, das sie aus dem damals mondänen Badeort in rascher Fahrt auch in die Limmatstadt brachte.

Mit der Aufhebung der Zölle und Weggelder im Landesinnern durch die Bundesverfassung von 1848 erhält der Bau weiterer Bahnlinien starken Auftrieb. 1860 breitet sich das Schienennetz schon über das ganze Mittelland aus; bereits kann man mit der Bahn von Genf bis Romanshorn und Chur reisen. 1871 klettert die erste europäische Zahnradbahn die Rigi hinauf und öffnet dem Tourismus neue Horizonte. Mit der Eröffnung der Gotthardlinie im Jahre 1882 tritt das schweizerische Bahnnetz seine internationale Sendung an. Ein zweiter Alpendurchstich folgt 1906 am Simplon, mit Zufahrtslinie durch den Lötschberg ab 1913.

Mit dem Jahr 1902 setzt der Rückkauf der wichtigsten Bahngesellschaften durch den Bund ein; das Zeitalter der Schweizerischen Bundesbahnen ist angebrochen. Heute besitzt unser Land neben dem Netz der SBB mit seinen 2913 Kilometern Schienenwegen eine stattliche Reihe von Privatbahnen, deren Betriebslänge derjenigen der SBB kaum nachsteht. Schon recht früh hat die Schweiz mit der Elektrifizierung ihres Bahnnetzes begonnen. Zaghafte taucht die neue Traktionsart zuerst bei den Trambahnen auf; 1888 wird die Linie Vevey–Montreux–Chillon elektrisch ausgerüstet. Als erste wichtige Strecken werden 1913 auf ihre Eröffnung die

Lötschberglinie und 1920 die Gotthardbahn elektrifiziert. Die elektrische Zugbeförderung vereinfacht den Betrieb; das Bahnfahren gewinnt erneute Anziehungskraft. Die Schiene sieht ihre Stellung auf dem Transportmarkt verstärkt.

Die Eisenbahn ist das älteste unter den modernen Verkehrsmitteln. Doch sie hat nicht gealtert und steht auf manchen Gebieten, besonders im Grossreise- und Massengüterverkehr, nach wie vor ungeschlagen da. Dank dem Prinzip der Führung des Rades durch die Schiene ist die Bahn für den automatisierten Betrieb wie geschaffen, ein prächtiges Feld für den Einsatz von Elektronik und Kybernetik! Zudem benötigt der Schienenweg nur wenig Raum; sein Betrieb stört die Umwelt kaum. So eröffnen sich der Bahn neue Entfaltungsmöglichkeiten besonders im Vorortverkehr der grösseren Städte und im Zubringerdienst zu den Flughäfen. Und bereits ist ernstlich die Rede von neuen Strecken für hohe Geschwindig-

---

## VORWORT

*Lieber Leser, lieber Abonnent, Anlässlich der achten AHV/IV-Revision haben das Auslandsschweizersekretariat der NHG und das eidgenössische politische Departement beschlossen, der vorliegenden Nummer eine möglichst grosse Auflage und Verteilung zuzusichern. Wir hoffen, dass sie somit allen unsern Mitbürgern, die bei den schweiz. diplomatischen und konsularischen Vertretungen immatrikuliert sind, je nach Land in französischer, deutscher, italienischer oder englischer Sprache zugestellt wird.*

---

keiten (200–300 km/h) zwischen Genf und Zürich und auf der Achse Nord–Süd mit einem Basistunnel durch die Alpen.

Zum Jubiläum der Schweiz. Eisenbahnen wurden zahlreiche Kundgebungen organisiert. Die Veranstaltungen zum hundertjährigen Bestehen der SBB im Jahre 1947 betonten vor allem die historische Vergangenheit des Eisenbahnsektors, wogegen diejenigen zum 125jährigen Bestehen sich mit den Zukunftsproblemen befassten.

## Das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern

### *Geschichtliches*

Auch im Wirtschaftsleben der Schweiz nimmt das Verkehrswesen eine Schlüsselstellung ein. Wenn sich die Schweiz trotz bedeutender topographischer Schwierigkeiten zu einem Verkehrsland zu entwickeln vermochte, so hängt dies mit ihrer zentralen verkehrsgeographischen Lage und ihrer Verkehrstradition zusammen. Diese Verkehrstradition findet in der Überwindung der Alpen durch die kühnen Bauten von Alpenstrassen und Alpenbahnen ihren augenfälligsten Ausdruck. Bereits 1883 rege im Anschluss an die Landesausstellung der damalige Technische Inspektor des Eisen-

bahndepartements, Ingenieur E. Dapples, die Gründung eines Eisenbahnmuseums an. Doch konnte die Idee noch nicht verwirklicht werden, und erst die Landesausstellung von 1914 bot Gelegenheit, einige Fahrzeuge aus der Frühgeschichte der Eisenbahnen der Öffentlichkeit zu zeigen. 1915 griff der damalige Obermaschineningenieur der SBB, Alfred Keller, den Gedanken eines Eisenbahnmuseums wieder auf und legte – unter Hinweis auf ähnliche bestehende Museen im Ausland – dar, dass die Schweiz, die auf vielen Gebieten der Eisenbahntechnik eine führende Stellung einnehme, mit der Errichtung eines derartigen Museums nicht mehr zögern dürfe. Er beantragte schon damals, auch die Schifffahrt und das Postwesen in die Ausstellung einzubeziehen. Bereits ein Jahr später stellte die Generaldirektion der SBB in den Räumen der Güterverwaltung Zürich einige Lokale zur Verfügung, die dann die bescheidene Heimstätte des 1918 eröffneten Eisenbahnmuseums bildeten: seine Bestände stellten, zusammen mit den vom Postmuseum in Bern überlassenen Gegenständen, den Grundstock für das Verkehrshaus in Luzern dar.

In der 1959 abgeschlossenen, er-

sten Ausbautetappe besteht das Verkehrshaus aus einer Gebäudegruppe von sechs Ausstellungs- und drei Verbindungshallen, einem Konferenzsaal, einer Eingangshalle sowie dem als Restaurant verwendeten Dampfschiff «Rigi».

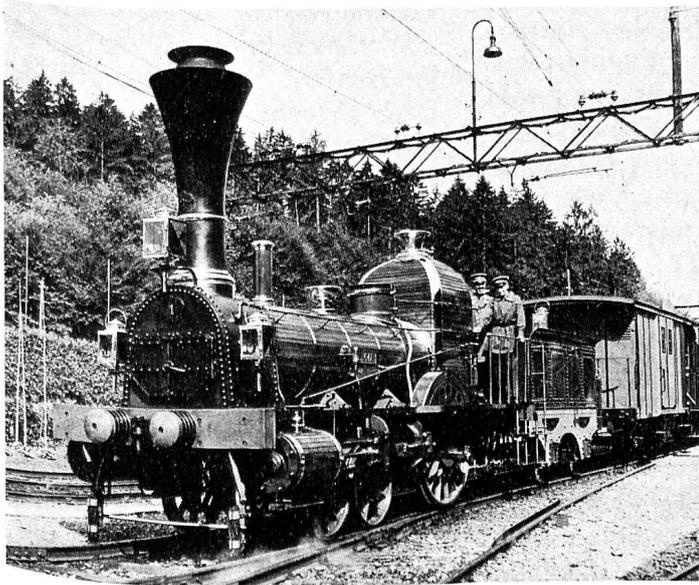
Aus den Anregungen zu einem Eisenbahnmuseum ist im Laufe von mehr als einem halben Jahrhundert das Verkehrshaus der Schweiz entstanden.

Die Initianten dürfen mit Genugtuung feststellen, dass das Verkehrshaus heute als das meistbesuchte Museum der Schweiz gilt und auch unter den europäischen Verkehrsmuseen eine führende Stellung einnimmt.

### *Die Sammlungen*

Das verkehrshistorische Erbe der Schweiz besteht aus Tausenden von Einzelgegenständen, Modellen, Fahrzeugen und Archivalien, die während Jahren an verschiedenen Orten untergebracht waren. Nachdem sie das Verkehrshaus für seine Sammlungen, für das Verkehrsarchiv, für Sonder- und Wanderausstellungen herangezogen hat, sind sie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und erzieherischen, technischen, wissenschaftlichen und propagandistischen

Die Eisenbahnen gestern ...



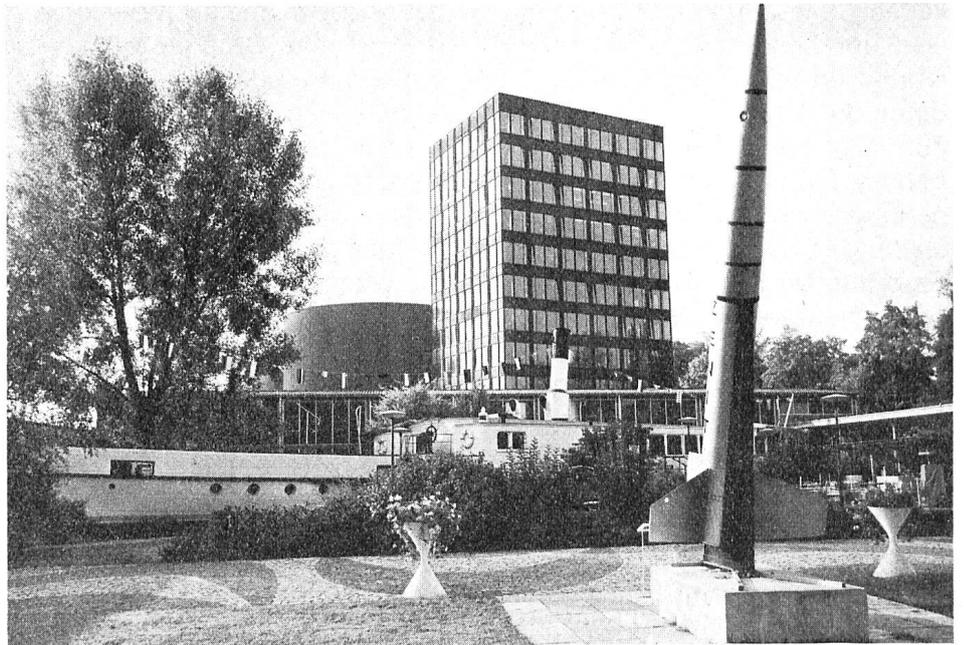
... und heute.



Auswertungen erschlossen worden. Die Sammlungen des Verkehrshauses umfassen alle Zweige des Verkehrs, einschliesslich des Nachrichten- und des Fremdenverkehrs. Das reichhaltige Verkehrsarchiv umfasst wertvolle Archivalien aus allen Gebieten des Verkehrswesens, wie Schriftstücke, Dokumente, Urkunden, Bücher, Zeitschriften, Photos und Bilder, vornehmlich aus der Vergangenheit. Um vor allem für die Jugend eine Quelle der Belehrung und Anschauung zu sein, sind die Sammlungen lebendig, übersichtlich und leicht verständlich gestaltet worden; sie weisen u.a. Originalfahrzeuge, Motoren, Apparate, Modelle, Photographien, graphische Darstellungen und Lichtbildprojektionen auf.

Gleich zu Beginn des Verbindungstraktes, unmittelbar neben der Eingangshalle, begegnen wir einer Dampflokomotive der Waldenburger Bahn, mit ihrer Spurweite von 75 cm die kleinste Eisenbahn der Schweiz. Eine gegen den Garten gerichtete Fensterfront zeigt in farbenfroher Glasmalerei die Spanisch-Brötli-Bahn und bildet, zusammen mit einer alten Warnglocke und dem ersten schienengebundenen Fahrzeug, einem Grubenhund, gleichsam den Auftakt zur historischen Ausstellung. Daten, Bilder und Kommentare führen zu den Anfängen der wechselvollen Geschichte der Schweizer Eisenbahnen. In diese bildlichen Darstellungen sind Originalgegenstände aus der Frühzeit der Eisenbahn, wie Billettdruckmaschine, Tunnelampen, alte Signalvorschriften, Stationskassen und Uniformstücke der ersten Bahnhofvorstände eingestreut und geben der Ausstellung eine originelle Note. Graphische Darstellungen und Kurzinformationen erläutern die Eisenbahngesetzgebung und die Eisenbahnpolitik.

«Weltverbundenheit durch die PTT» heisst die Einleitung zur Aus-



Das Verkehrshaus in Luzern.

stellung des Nachrichtenverkehrs der Schweizerischen PTT-Verwaltung. In zwei Sektoren gegliedert – elektrischer Nachrichtenverkehr und Postabteilung –, zeigt sie die Übermittlung von Nachrichten in ihren verschiedenen Erscheinungsformen. Die Halle Nachrichtenverkehr ist in die Ausstellungsgruppen Telegraph, Telephon, Radio, Fernsehen und Post gegliedert. In knapper Form werden vorerst die Vorläufer der heutigen modernen Nachrichtenübertragung in Erinnerung gerufen: eine Negertrommel aus dem Urwald Afrikas, ein Megaphon aus dem Alpengebiet, einen der ersten Telegraphenapparate von Morse. Erinnern wir uns, dass die erste telephonische Verbindung in der Schweiz im Jahre 1880 zustande gekommen ist. Man findet aber auch alle Einzelheiten über die modernen Einrichtungen der PTT. Radio und Fernsehen sind auf einer besonderen Galerie untergebracht. Der technisch interessierte Besucher freut sich vor allem über den ersten schweizerischen Radiosender aus dem Jahre 1923 (Champ-de-l'Air), der im Original aufgestellt ist. Ausschnitte aus Radio-Studio-Anlagen mit Regiepult, Grammo-

und Tonbandgeräten vermitteln ein Bild vom Betrieb der ausserordentlich komplizierten technischen Einrichtungen eines modernen Studios. Dass neben alten auch modernste Radioapparate mit allen bekannten technischen Neuerungen stehen, ist selbstverständlich.

Der Ausstellung des elektrischen Nachrichtenverkehrs schliesst sich im Erdgeschoss die Postausstellung an. Die Post, eine treue und verschwiegene Dienerin, begleitet uns auf unserem ganzen Lebensweg. Vom Geburtstagsankärtchen bis zur Todesanzeige und vom Liebesbrief bis zum Zahlungsbefehl wird ihr so ziemlich alles an schriftlichen und bildlichen Nachrichten zur Weiterbeförderung anvertraut. Bildtafeln schildern die Geschichte der Post vom römischen *Cursus publicus* über die *Ordinari* bis zur ersten schweizerischen Postorganisation im Jahre 1675 durch die Berner.

Der Personentransport durch Postkutschen spielte früher eine grosse Rolle. Dadurch finden wir auch einen prächtigen achtplätziges Coupé-Landauer und einen Vierplätzer-Postschlitten.

Im Pavillon «Strassenverkehr» befinden sich rund 40 Automobile, Motore und viel Zubehör, welche die technische und wirtschaftliche Abwicklung der Strassentransporte zeigen. Rufen wir uns in Erinnerung, dass ein Walliser, Isaac de Rivaz, das erste Motorfahrzeug baute und es auch in Bewegung setzen konnte. In den ersten 20 Jahren dieses Jahrhunderts gab es mehr als 40 Unternehmen in der Schweiz, die Autos herstellten. Von diesen stellt das Museum einige aus: ein Wagen des Basler Ingenieurs Popp aus dem Jahre 1898, einen Personenwagen «Bern» von 1902, und ebenfalls aus dem Jahre 1902 stammt der elegante Vierplätzer von Weber. Dieser Wagen ist in seiner Konzeption einmalig, erfolgt doch die Kraftübertragung auf die Hinterräder durch ein Riemensystem mit stufenlos regulierbarer Übersetzung, wie es heute bei Kleinwagen ähnlich wieder Verwendung findet. Auf grosses Interesse bei jung und alt stösst der Rennwagen der Gebrüder Dufaux, Genf, aus dem Jahre 1905, dessen Achtzylinder-motor über 100 PS leistet.

Der originalgetreu restaurierte Rennwagen, der heute noch eine Geschwindigkeit von über 140 km/h erreicht, ist eines der schönsten Veteranenautos der Schweiz. Im Pavillon Luftfahrt erfahren wir, dass der erste Heissluftballon bereits im Jahre 1783 in Betrieb genommen wurde. 1884 wurde ein Ballon zum ersten Mal für einen Rundflug eingesetzt. Die eigentliche Entwicklung der Lufttransporte begann jedoch im Jahre 1903 mit dem Start des ersten Motorflugzeuges. In diese Sammlung ist eine ganze Reihe von Originalgegenständen eingestreut, die einen Begriff von den Anfängen der Fliegerei geben: Der Ballonkorb des berühmten Kapitäns E. Spelterini mit den Messinstrumenten, den Sandsäcken, dem Landeanker und den Schleppseilen findet überall grosses Interesse,

und die beiden an der Decke aufgehängten Originalflugzeuge aus der Zeit der ersten Flugpioniere lösen immer wieder helles Erstaunen aus. Der von Armand und Henri Dufaux, Genf, erbaute Doppeldecker – übrigens das erste in der Schweiz hergestellte Flugzeug, das für längere Flüge tauglich war – überflog 1910 als erster den Genfersee der Länge nach. Ebenso berühmt ist auch der Blériot-Eindecker des Jahres 1913. Mit einer gleichen Maschine hatte der bekannte Schweizer Flieger Oskar Bider 1913 die Pyrenäen überflogen und kurz nachher den denkwürdigen Flug von Bern nach Mailand ausgeführt. Als Vertreter der neueren Zeit gehört in diese Abteilung auch das Jagdflugzeug Messerschmitt, Me 109, das von 1939 bis 1949 als eines der erfolgreichsten Jagdflugzeuge mit Kolbenmotor im Dienste der schweizerischen Luftwaffe stand. Auch verschiedene Flugzeugmotoren sind ausgestellt und eine sehr reiche Sammlung von meisterhaft gearbeiteten Modellen der in der Schweiz. Verkehrs- und Militär-luftfahrt eingesetzten Flugzeuge. Alle Modelle sind im selben Massstab 1 : 40 gehalten und gestatten dadurch Grössen- und Leistungsvergleiche zwischen den einzelnen Flugzeugtypen. Eine besonders wirkungsvolle Ergänzung bildet die von der Swissair aufgebaute Tonfilm- und Lichtbilderschau, an der laufend Farbtonfilme und Dias gezeigt werden. Die andern Gebiete des Luftverkehrs (Geschichte, Flughäfen, Sicherheit, Luftwaffe, Instruktionen) sind auch vorhanden.

Eine andere Abteilung ist für die Raumfahrt reserviert.

Die Schifffahrt auf den Seen und Flüssen ist im wesentlichen auf die einzelnen Regionen aufgeteilt, wobei innerhalb dieser Gruppen Altes und Neues nebeneinander dargestellt wird. Eine Ausstellung besonderer Art bildet die einzigartige Sammlung von

Schiffsmodellen. Die meisterhaft gearbeiteten Modelle von französischen Fregatten, Malteser Galeeren, Frachtseglern oder Kriegsschiffen aus verschiedenen Zeiten begeistern jeden Schiffsfreund und vermitteln etwas von jener Weite und Grösse, die der Schifffahrt seit jeher eigen sind. Zur Ausstellung der Schifffahrt gehört auch das im grossen Gartenhof ausgestellte Dampfschiff «Rigi». Dieses älteste Dampfschiff der Schweiz – es wurde 1847 in England gebaut und stand auf dem Vierwaldstättersee im Dienst, wo es während 105 Betriebsjahren 1 250 554 km zurücklegte – ist Ende 1958 ins Verkehrshaus übergeführt und dort weitgehend neu aufgebaut worden.

Salon, Vordeck und Kajüten des Schiffes sind als Restaurant ausgebaut.

Ausser einem Pavillon für den Tourismus, welcher die verschiedenen Etappen der Entwicklung dieses wichtigen Sektors für unser Land seit dem 14. Jahrhundert bis heute zeigt, bietet das Verkehrshaus seinen Gästen noch das Planetarium «Longines».

Das Planetarium ist weder ein Observatorium noch eine Sternwarte, sondern vielmehr ein richtiges Sterntheater, das uns einen künstlichen Sternenhimmel schenkt, mit dem man regelrecht experimentieren kann. Im Zentrum einer halbkugelförmigen Kuppel von 18 m Durchmesser – sie bietet 300 Personen in bequemen Sesseln Platz – befindet sich das von den Carl-Zeiss-Werken in Oberkochen (Westdeutschland) entwickelte Projektionsgerät, ein Wunder an Optik und Feinmechanik. Dieses Gerät, 5 m hoch, 2½ t schwer und aus über 30 000 Einzelteilen bestehend, projiziert an die Kuppel den nördlichen wie südlichen Sternenhimmel, und zwar in einer derart vollendeten Nachahmung, wie man das Firmament sonst nur in einer klaren Winternacht erleben kann.