Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 13 (1937)
Heft: 32

Artikel: Soll die Schweiz eine Eisenbahn bekommen?
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-751893

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: 21.07.2025

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

Soll die Schweiz eine Eisenbahn bekommen?

In Basel erschien im Jahre des Heils 1845 von einem Unbekannten ein Büchlein, das die «Anlegung von Eisenbahnen in der Schweiz» befürwortete. Mit dem Brusttone der Ueberzeugung und Empörung stellt der ebensogut informierte wie begeisterte Patriot fest, daß halb Europa schon die neuen Eisenbahnen habe und nur die Schweiz noch immer die «Verbindungslinien» entbehren müsse, die mit «Betriebsamkeit, Wohlstand und Bildung» im Zusammenhange stünden, wie er sagt. Tatsächlich hatte in diesen ersten fast zwanzig Jahren, seit die erste Eisenbahn von Stockton nach Darlington gelaufen war (einen Mann mit roter Fahne voran), Deutschland, Oesterreich, Rußland, Holland und im Jahre 1839 Italien seine Eisenbahnen bekommen. Und ein Jahr vor dem Erscheinen des genannten Notschreis war 1844 eine Linie von Basel nach dem Elsaß (fünf Kilometer!) gebaut worden, von der fast zwei ganze Kilometer auf Schweizer Gebiet lagen.

Da läßt der Basler Volksfreund seine Stimme ertönen. Er gibt objektiv zu, daß «die örtliche Beschaffenheit unseres Vaterlandes allerdings außerordentliche Schwierigkeiten darbietet, aber wir haben nun lange genug zugesehen»! Er betont, daß die Schweiz an Handel und Industrie «emsig teilnahm» und eine «nicht unehrenhafte Stellung» einnehme. Daher seien Eisenbahnen eine Lebensfrage. Er wolle also nur untersuchen, welche Bahnen gebaut werden sollen, meint er entschieden. Er nennt dann fünf Linien als Fortsetzungen der europäischen, schon bestehenden oder geplanten, und zwar: Basel—Genf, Basel—Lago Maggiore, Bodensee—Comosee, Bodensee—Genf und Basel—Bodensee.

Aber ihm wird auch gleich vor seiner papierenen Großzügigkeit bange: «Diese Bahnen», sagt er, «können weder ununterbrochen, noch in geraden Zügen geführt werden. Wer sollte Schinenwege über die Alpen vorschlagen?» (wobei wir daran erinnern müssen, daß der geniale Ghega nur drei kurze Jahre später die erste Bergbahn der Welt über den tausend Meter hohen Semmering bei Wien legte). Man könne, fährt der vorsichtige Basler Fachmann fort, daher Bahnlinien in der Schweiz nur «am Fuße der Gebirge, in den flacheren Gegenden» anlegen, «und dies sind nun auch die fruchtbareren, die volk- und gewerbereicheren», tröstet er den Leser.

Nun geht er also im einzelnen auf die Ausführung seiner Vorschläge ein und schildert etwa seine Phantasielinie Basel—Genf: sie würde über Olten bis Biel gehen, von da bis Yverdon «vorerst durch Dampfboote» und dann bis zum Genfersee «wieder durch eine Eisenbahn» gebildet werden. Wobei er zweifelnd zugeben muß, daß beim untern Hauenstein «ein Tunell von ca. 1800 Meter nothwendig» sei. Bei dem von ihm vorgeschlagenen «kürzesten Wege von Basel an den Lago maggiore», der von Faido nach Magadino führen soll, gibt es eine peinliche Unterbrechung, über die der begeisterte Schweizer lakonisch sagt: «Zwischen Flüelen und Faido kann nur die Gebirgsstraße in Anwendung kommen.» Und bei seiner Linie Bodensee—Como meint er gar: «sie läßt nur zwischen Rorschach und Chur eine Eisenbahn zu.» Optimistisch setzt er fort: «die Ausführung aller dieser Bahnen findet in den Verhältnissen des Terrains keine außerordentlichen Schwierigkeiten; nur der Durchstich des unteren Hauensteins muß als solche bezeichnet werden. Wir verhüllen nicht die Größe des Unternehmens!»

Nachdem er sich also mit den technischen Fragen abgegeben hat, betrachtet er die Rentabilität von Schweizer Bahnen und kommt zu dem Ergebnis, daß sie zu bejahen ist, denn «wenn auch nur eine kleinere Zahl von Reisenden von den langen Linien Gebrauch macht, so sind es dagegen meistens solche, welche die höheren Preise bezahlen.»

Zum Schluß steigert sich die Begeisterung des Unbekannten zu einem Aufruf an die Schweizerbürger, und er endet, unter Hinweis auf Frankreich und Belgien, mit dem Satze: «Wenn die Eifersucht einzelner Städte oder Landesteile verschwindet, wenn die Ortsinteressen den vaterländischen sich unterordnen . . . dann ist das Gelingen der großen Unternehmung gesichert.»

Aber es dauerte immerhin noch ganze zwei Jahre, bis diesem bei aller Skepsis zukunftsgläubigen Rufe die Tat folgte: erst 1847 wird, zweiundzwanzig Jahre nach der ersten englischen Linie, die erste ganz in der Schweiz gelegene Eisenbahn gebaut. (Vgl. den in dieser Nummer befindlichen Beitrag über die «Badener-Fahrt». Red.) Sie geht von Zürich nach Baden, und ihre Länge ist 23 Kilometer. Ob der unbekannte Basler Projektant noch den Durchstich des Sankt Gotthard, oder die Rigibahn als Greis erlebt hat? Und ob er gelächelt hat (so wie wir lächeln), wenn er den Passus in seinem kleinen Buch bei dieser Gelegenheit wieder durchgelesen hat, wo von der Sinnlosigkeit ununterbrochener Linien die Rede ist und der Unmöglichkeit, «Schinenwege über die Alpen» auch nur «vorzuschlagen»?

O. S. M.

Neue 10% größere Tuben

Jetzt können Sie an dieser speziellen Film-entfernenden Zahnpaste sparen.

Die neuen größeren Pepsodent Tuben enthalten 10% mehr Zahnpaste als die bisherigen — und kosten gleichviel, eine wirkliche Ersparnis für Tausende.

Die Formel von Pepsodent beruht auf der wissenschaftlichen Tatsache, daß die Zähne von jedem Filmbelag frei sein müssen, um wirklich sauber zu sein. Film bildet häßliche Flecken, beherbergt Bazillen, welche zum Zahnverfall führen können. Pepsodent entfernt den Film, enthält jedoch weder Seife noch dem kostbaren Zahnemail gefährliche Substanzen.

Verwenden Sie zukünftig Pepsodent Zahnpaste.

PREIS FR. 1.10 UND 1.80 PER TUBE

PEPSODENT

die spezielle Film-entfernende Zahnpaste

Robo-NERVIN

bei Nervenschwäche, Schlaflosigkeit und Ermüdungszuständen geistiger und physischer Art

Erhältlich in den Apotheken

Neurasthenie

Nervenschwäche der Männer, verbunden mit Funktionsstörungen und Schwinden der besten Kräfte. Wie ist dieselbe vom Standpunkte des Spezialarztes ohne wertlose Gewaltmittel zu verhüten und zu heilen. Wertvoller Ratgeber für jung und alt, für gesund und schon erkrankt, illustriert, neubearbeitet unter Berücksichtigung der modernsten Gesichtspunkte. Gegen Fr. 1.50 in Briefmarken zu beziehen von **Dr. med. Hauberr, Verlag Siloana, Herisau 472**

Abonnieren Sie die Zürcher Illustrierte

Wenn Ihr Gesicht schlecht rasiert, verletzt, entzündet ist, dann gleicht es einer häßlichen Maske. Wollen Sie aber jung und gut aussehen, dann verwenden Sie einen

Allegro

für Ihre Klingen oder Ihr Rasiermesser; Sie werden sich dann stets schmerzlos und fein rasieren.

ALLEGRO-Schleifapparate für Rasierklingen: Fr. 15.-, 12.- und 7.-.

ALLEGRO-Streichriemen mit elastischem Stein und Spezialleder für Rasiermesser Fr. 5.-.

In allen einschlägigen Geschäften erhältlich.

Prospekte gratis durch:
Industrie AG. ALLEGRO, Emmenbrücke 39 (Luzern).