Foto: SBB historic

Der Kluge reist im Zuge

Die Eisenbahn revolutionierte das Reisen, förderte die Bildung, brachte wirtschaftlichen Wohlstand – und musste sich dem Wettbewerb mit dem Automobil stellen.

Text: Katharina Kellerhals

1914 fuhr die Unterstufenlehrerin Hilde Furer aus dem tiefen Emmental mit ihren zweiundzwanzig Schulkindern nach Bern. Achtzehn hatten noch nie eine Eisenbahn gesehen, damit gefahren war noch keines. Ein Schulkommissionsmitglied fuhr die Schülerinnen und Schüler mit dem Pferdefuhrwerk zur Bahnstation in Signau. Als der «Zug angeschnaubt kam, stoben alle hinter das Bahnhöflein, hielten sich krampfhaft an den Händen und erklärten, dass sie nicht mitfahren würden». Erst mithilfe des Bahnhofvorstandes, dessen rote Mütze den Kindern Respekt einflösste, sassen endlich alle im Eisenbahnwagen – «mausestille waren sie und wagten nicht, sich vom Platze zu bewegen». Sie rückten ängstlich zusammen und fuhren so nach Bern – nach und nach schauten zwar alle vergnügter und unternehmungslustiger drein und auf die Frage der Lehrerin, «Gefällt euch die Eisenbahn?», nickten alle «zustimmend und wohlgefällig». Ein kleiner Knabe wagte ganz schüchtern zu fragen: «Flüge d' Hüser u d' Bäum wäge der Ysebahn eso furt?»

Schnelle Verbindung

Um 1800 waren die Transportmöglichkeiten beschränkt. Postkutschen erlaubten zwar Reisen über längere Distanzen, doch die meisten Menschen wohnten und arbeiteten ein Leben lang am selben Ort. Mit der Eisenbahn wurde eine wichtige Voraussetzung für das neue technische Zeitalter geschaffen, das die Entwicklung des Transport- und Handelswesens beschleunigte und nicht nur in Europa, sondern auch im modernen Bundesstaat die Industrialisierung ermöglichte. Die Eisenbahn verband Menschen, brachte Touristinnen, Touristen sowie Güter und damit Wohlstand in die entlegensten Gegenden.

Das Dampfross – ein unerhörtes Ereignis

Als Dampfzüge im öffentlichen Raum zu zirkulieren begannen, wurde dies von Presse und Literatur ausgiebig kommentiert. Mit einiger Verspätung auf die Nachbarländer wurde 1847 auch in der Eidgenossenschaft die erste Eisenbahnlinie eröffnet, die Spanisch-Brötli-Bahn. Ihre Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 30 bis 40 km/h und sie war damit dreimal schneller als eine Postkutsche. Diese Beschleunigung empfanden die Menschen als Schrumpfung von Raum und Zeit. Die Schweizer Bevölkerung reagierte auf die revolutionäre Neuerung mit Verunsicherung, Widerstand und Angst. Der Dichter Adelbert von Chamisso (1781 – 1838), nahm die herrschende Stimmung auf: Das «Dampfross» habe «der Zeit ihr Geheimnis geraubt, von gestern zurück zu gestern geschraubt». Für den weit gereisten Heinrich Heine (1797 – 1856) bedeutete dieses «unerhörte Ereignis» zwar die Vernichtung des Raumes, aber sie gebe der Menschheit «einen neuen Umschwung», verändere «Farbe und Gestalt des Lebens».

Zu wenig Kohle

Da sich die föderalistische Eidgenossenschaft nicht auf ein staatliches Monopol einigen konnte, wurden Bahnkonzessionen vorerst an Privat-

unternehmen vergeben. Bald durchzog ein dichtes Schienennetz die Eidgenossenschaft, aber die diversen nach Gewinn strebenden Eisenbahngesellschaften machten hohe Schulden, es kam zu Pleiten und Zwangsliquidierungen. Gegen 1900 waren die Kantone endlich bereit für die Idee, das Schienennetz zu verstaatlichen. Trotz heftiger Gegenwehr privater Bahnbetreiber sowie der investierenden Banken mit ihren Aktionären stimmte das Schweizer Volk 1898 mit 386 634 Ja gegen 182 716 Nein für die Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen, kurz SBB. Der Bund übernahm und verwaltete nun grössere und kleinere Eisenbahngesellschaften. Daneben existierten weiter regionale private Betreiber von Strassenbahnen, Bergbahnen, Schmalspurbahnen, Seilbahnen, Zahnradbahnen – wer die Kürzel wie BOB, AP, SOS, BTB, MOB, LEB, STB, VMC oder OC entschlüsselt, weiss, wo sie verkehren. Der Kohlemangel während des 1.Weltkrieges führte zu Einsparungen durch Fahrplanreduktionen und veranlasste die SBB in der Folge, grossflächig zu elektrifizieren.

Siegeszug des Automobils

In den 1920er-Jahren sorgte das aufkommende Automobil für Entsetzen und Ablehnung. Der «lärm- und staubverursachenden Motorisierung» schlug unverhohlene Feindschaft entgegen. Joseph Viktor Widmann sprach dem neuen Luxusgefährt schlicht jede Daseinsberechtigung ab: «Die Strasse gehört dem Fussgänger!»

Das Auto machte auch der SBB Konkurrenz. Wiederholt wurden Vorstösse der Automobilbranche abgelehnt, die eine gerechte Verteilung der Finanzen zwischen Bahn und Strasse forderten. Nach dem 2. Weltkrieg siegte – mit dem Bau der ersten Autobahnen – die Strasse. 1950 besass erst jede 25. Person ein Auto, in den darauffolgenden fünf Jahrzehnten explodierte der Individualverkehr. Zwar nahmen auch die Zugkilometer pro Person um 40 % zu, aber der Anteil der Bahn am Gesamtpersonenverkehr verringerte sich von 57 % auf unter 20 %.

Zuverlässig, aber teuer

Es heisst, die Schweiz habe das beste Eisenbahnnetz Europas: Die Schweizer Bahn überwinde mit den spektakulärsten Bauwerken die unwegsamsten Gegenden und biete einmalig-atemberaubende Aussichten. Die Schweiz weise nicht nur das dichteste Netz der Welt auf, zusammen mit Bus oder Postautos würden auch die entlegensten Ortschaften erreicht. Garantiert sei die Pünktlichkeit der Schweizer Bahnen – ab 1944 tickte die schlichte SBB-Bahnhofsuhr mit Minutensprung –, die Freundlichkeit des Personals wird gelobt.

Der 1982 eingeführte Taktfahrplan führte zu einer erheblichen Leistungssteigerung – nun fuhr «jede Stunde ein Zug in jede Richtung».

In einer kürzlich publizierten europäischen Vergleichsstudie zu Preis und Zuverlässigkeit verschiedener Eisenbahngesellschaften figuriert die SBB jedoch nicht an erster Stelle. Am besten bewertet wurde Trenitalia, die mit ihrem Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa das beste Preis-Leistungs-Verhältnis aufweist.

Foto: SBB – CC BY-SA 3.0

Ab 1944 tickte in den Bahnhöfen die schlichte SBB-Uhr mit Minutensprung.

«Mir fahre mit dr SBB …»

Das wachsende Schienennetz beeinflusste im 19. Jahrhundert auch die Bildungslandschaft der Schweiz. Einerseits wurden regionale und lokale Bildungsunterschiede eingeebnet, andererseits drang Bildung nun «vom Flachland über Gebirge und Schluchten, auch in die Hütten der Armen». Es entstanden neue Berufsmöglichkeiten im Bahnbetrieb – Eisenbahner verdienten gut, mehr als Lehrer, was den Lehrermangel verschärfte. Während sich die Reisemöglichkeiten für gesamte Gesellschaft erweiterten, etablierte sich in der Schule des 19. Jahrhunderts eine besondere Art des Anschauungsunterrichts: die Schulreise. Um die patriotische Stimmung im sich formierenden Bundesstaat zu stärken, sollten die Kinder die «Schönheiten ihres Vaterlandes erleben» und so reisten die «Unterländer» vorzugsweise ins Oberland, die «Oberländer» zur Besichtigung der Bundesstadt nach Bern. SBB und Wirtschaftsbetriebe warben mit kostengünstigen Angeboten um die Schweizer Jugend. Die Verköstigung von Schülerscharen in der Wirtschaft war ein weiteres lukratives Geschäft – unzählige Inserate in den pädagogischen Zeitschriften zeugen davon. Die Lehrerschaft tauschte laufend Tipps zu geeigneten Ausflugs- und Einkehrgelegenheiten aus.

1872 berichtet Oberlehrer Umbehr über seine Schulreise mit der Oberklasse von Bern nach Lauterbrunnen. Vom «Wirth zum Steinbock» erfuhren sie «freundliche und sehr billige Aufnahme […], die ganze Reise: Eisenbahn, Schiff, zwei Mittagessen (Fleisch etc. und Wein), Uebernachten, Nacht- und Morgenessen kostete den einzelnen Schüler 6 Fr.»

Wurden 1890 ungefähr 138 000 Kinder mit der Eisenbahn befördert, waren es 1936 bereits 915 828. 1952 waren jährlich sage und schreibe 2 132 449, in den 1980er-Jahren sogar 3 507 443 Schulkinder mit der SBB unterwegs. Dann begannen die Zahlen zu sinken.

Noch immer staunen wir jedoch über die logistische Leistung, wenn die SBB zum Beispiel meldet, dass sie am 21. Juni 2023 an einem einzigen Tag an die 2100 Schülergruppen mit rund 60 000 Schülerinnen und Schülern transportiert habe.

Zurzeit vollzieht auch die SBB den Sprung ins nächste Zeitalter – Digitalisierung ist angesagt. Was bleibt – für Menschen, die noch aus dem Fenster schauen –, ist das Raum-Zeit-Problem: Mani Matter singt «Ir Ysebahn sitze die einte äso, dassi alles was chunnt scho zum Voruss geseh cho […] Die andere sitze im Bank wisawii, dassi lang no chöi geseh, wo dr Zug scho isch gsi […]».

© Mani Matter, Ir Ysebahn, Zytglogge Verlag Zytglogge.

Holzbänke statt Polstersessel.

Dr. phil. Katharina Kellerhals
ist Bildungshistorikerin und dekonstruiert bildungspolitische und erziehungswissenschaftliche Phänomene.
www.katharinakellerhals.ch

>>> *Literatur* <<<