

# Notizen zur schweizerischen Kulturgeschichte.

Von

HANS SCHINZ und KONRAD ULRICH.

## 99. Eine Eisenbahnfahrt vor hundert Jahren.

Mitgeteilt von A. CORRODI-SULZER.

In einem Reisetagebuch aus dem Sommer des Jahres 1837 hat der Winterthurer JOH. HEINRICH v. SULZER-WART die Eindrücke festgehalten, die ihm seine erste Eisenbahnfahrt auf der vor kurzem eröffneten Strecke Brüssel-Antwerpen hinterlassen hat. Wir geben sie nachstehend im Wortlaut wieder, da sie auch im Zeitalter des Luftverkehrs noch unser Interesse verdienen.

Der Verfasser, JOH. HEINRICH SULZER (1768—1840)<sup>1)</sup>, war seit 1807 bayerischer Salzhandlungskommissär für die Schweiz und wurde vom König von Bayern für treue Dienste 1814 in den erblichen Freiherrenstand erhoben mit dem Prädikat «von Sulzer-Wart», nach seinem Grundbesitz, dem Wartgut bei Neftenbach im Kanton Zürich. Im Jahr 1818 ernannte ihn der König, der ihm sehr gewogen war, zu seinem Kammerherrn und 1838 zum geheimen Rat. Aber auch in seiner Heimat war SULZER ein angesehener Mann. So wurde er 1811 Mitglied des Grossen Rates und 1824 Stadtrat von Winterthur. Seinen Wohnsitz behielt er in seiner Vaterstadt, lebte aber in späteren Jahren meistens auf dem von ihm 1832 gekauften Schloss Andelfingen, dem frühern Sitz der Zürcher Landvögte. Von hier aus machte er 1837 im eigenen Reisewagen mit Postpferden, versehen mit einem bayerischen Diplomatenpass und begleitet von seinem Kammerdiener, eine Reise durch die Rheinlande, Holland und Belgien, über die er ein Tagebuch führte, das allerlei interessante Angaben enthält, von denen wir aber hier nur das mitteilen, was sich auf SULZERS erste Bekanntschaft mit einer Eisenbahn bezieht.

Am 14. August kam Baron SULZER abends in Antwerpen an und besichtigte am folgenden Tag die Stadt und die Kunstaussstellung. «Von dort», heisst es im Tagebuch, «drang es mich, den Weg nach dem Ankunftsplatz am westlichen Ende der Stadt, für die Dampfwagenfahrt bestimmt, zu nehmen. Seit derselben Existenz sind dort eine Menge Caffé-Häuser und Restaurants etabliert worden, von welchen aus man schon weithinaus die rauchenden Telegraphen erblickt. Wenige Minuten aber nachher hat man das Schauspiel der ganzen Kutschen-caravane in der nächsten Nähe vor Augen. Wer dies zum erstenmal gesehen,

<sup>1)</sup> Vgl. ALICE DENZLER, Die Sulzer von Winterthur, Winterthur 1933, Band I, Seiten 216—224. Das Tagebuch befindet sich heute im Familienarchiv in der Stadtbibliothek Winterthur.

kann seine Ueberraschung und Erstaunen nicht unterdrücken. Der Convoi bestand aus etwa 25 Wagen, je zu 34 Personen; mehrmals aber sind 30 und 40 derselben erforderlich, so gross ist zwischen Brüssel, Mecheln und Antwerpen die Frequenz der Personen, die sich dieser wohlfeilen Reiseeinrichtung bedienen. Es bestehen nämlich dreierlei Preise für das ganze Trajet von 10 Wegstunden von Brüssel bis Antwerpen. Ein Platz in den beschlossenen Wagen zu 3 franz. Franken, in den halbbeschlossenen zu 2 dito und in den offenen (Cabriolets) zu 1 dito; für die Fahrt bis Maline (Mecheln) wird nur die Hälfte obiger Taxen bezahlt, dort ist der Mittelpunkt zwischen Brüssel und Antwerpen. Die Bahneinrichtung ist doppelt, damit die Fahrten croisieren können. Auf diese Weise ist es möglich, täglich 6 Fahrten zu machen, nämlich 3 derselben von Brüssel nach Antwerpen und von hier 3 solche an ersteren Ort zurück. Alle 2 Stunden geht ein Convoi von Brüssel nach Antwerpen und so alle 2 Stunden ein ähnlicher von Antwerpen nach Brüssel. Nach Ankunft der Fahrten bis zur Rückkehr ist ein Intervall von  $1\frac{1}{2}$  Stunden anberaumt; wer am Morgen ankommt und lange Geschäfte hat, kann sich eine zweite, auch dritte Fahrt auswählen. Gewöhnlich werden die 10 Wegstunden von Brüssel nach Antwerpen vice versa in 1 Stunde 15 bis 20 Minuten zurückgelegt. Bei mehr als 25–30 Wagons werden anstatt nur einem Locomotif (Dampfwagen) zwei derselben vorgespannt. Ueber die technische Beschreibung der Eisenbahnen selbst getraue ich mir als Laie nicht einzutreten, und übrigens sind ihre Konstruktionen schon allgemein bekannt und in einigen Jahren in unserer Nähe zu sehen und zu geniessen.

Mit Begierde hätte ich mich sogleich jener Schnellfahrt nach Brüssel bedient, allein ich musste vorherhand darauf verzichten, um meine Reisevalise und Gepäck nicht in Antwerpen zurückzulassen. Noch am Abend, 6 Uhr, reiste ich mit dem Vorsatz ab, wieder zurückzukommen und langte bis 9 Uhr abends zum Uebernachten in Mecheln an, um Tags darauf früh morgens nach Brüssel aufzubrechen, wohin mich nicht bloss Neugierde sondern vorzüglich auch sehnsuchtsvolle Gefühle alter Freund- und Bekanntschaft zogen.»

In Brüssel fand SULZER dann auch seine Freunde, die Brüder PIERRE und ANTOINE VAN WAEYENBERCH, die er seit 40 Jahren nicht mehr gesehen hatte. Mit PIERRE verabredete er, am folgenden Tag die Dampfwagenfahrt zu machen.

«Der erste Wagenzug beginnt früh morgens 6 Uhr fix. Vor dieser Zeit fahren die Omnibus in der Stadt herum und besonders bei allen Gasthöfen vorbei, um die reiselustigen oder dessen bedürftigen aufzunehmen, die den ziemlich entfernten Weg bis zum Bureau der Anstalt am Westende vor der Stadt nicht zu Fuss machen wollen.

18. August. Es war ein köstlicher Tag, keine Wolke am Himmel und dazu das schöne, fruchtbare Belgien! Die Anzahl der Reisenden war diesmal nicht übermässig gross, doch 26 Wagen, welche folglich ca. 800 Personen aufnahmen und es also auch nur eines Lokomotifs bedurfte. Auf ein gegebenes Zeichen mit einer Glocke am Bureaugebäude setzte sich die bunte Wagenlinie in Bewegung, anfänglich piano, aber dann rasch crescendo, allmählig schneller und schneller bis zum Flug. Alle Augenblicke änderte sich die Scenerie. Der Neuling glaubt sich gleichsam in eine Zauberwelt versetzt. Nach Verfluss von 42 Minuten gelangten wir nach Mecheln. Dieses ist exact die Halbscheid der Schienenbahn bis Brüssel. Hier wird 2 Minuten lang Halt gemacht, um die Reisenden, die nicht weiter wollen, zu debarquieren und wieder andere auf-

zunehmen, und während dieses geschieht, wird in den Dampfkessel so viel frisches Wasser zugegossen, als in jener Zeitfrist sich verdunstet hatte. Um 7 Uhr 25 Minuten waren wir in Antwerpen und brauchten mithin für das ganze Trajet von 10 Wegstunden mehr nicht, denn 1 Stunde und 25 Minuten.

Ich vermutete die Erschütterung während dem Fahren weit häufiger als sie nicht ist; sie hat viel Aehnlichkeit mit derjenigen, die man wahrnimmt, wenn man sich zu nächst auf dem Gestell einer Mühle befindet. Weit stärker ist das Gerassel der eisernen Räder auf den Bahnschienen dieses nämlichen Metalls, und daher schwer, mit seinem nächsten Reisegefährten zu sprechen. Gleich bei der Ankunft an dem Bureau zu Antwerpen wartete schon eine Menge von Omnibus, jedes mit riesenmässigen Buchstaben mit dem Namen der Strasse bezeichnet, von der es herkommt, wieder dorthin zurückfährt und seine lebendige Ware aufzunehmen wünscht.»

In Antwerpen besuchten die beiden Reisenden die Zitadelle und kehrten um 2 Uhr zum Mittagessen nach Mecheln zurück, wo sie 42 Minuten später anlangten und abends nach Brüssel zurückkehrten.

## 100. Staatliche Forstverwaltung in Zürich am Anfang des 19. Jahrhunderts.

Von Dr. LEO WEISZ (Zürich).

### I.

Nach dem grossen und brutalen Gleichschaltungsversuch der Helvetik, die ganze schweizerische Forstverwaltung auf den gleichen Leisten zu spannen, empfand man es geradezu als eine Wohlthat, in der Mediationszeit endlich wieder zu den altgewohnten, den lokalen Verhältnissen angemessenen, bezw. aus ihnen hervorgegangenen Ordnungen zurückkehren zu dürfen. Der «république helvétique une et indivisible» fehlte es an Kraft und an Organen, um die in einigen wenigen fortschrittlichen Köpfen aufgetauchten guten Ideen zu verwirklichen und den guten Willen ihrer Träger durchzusetzen. Die Centralverwaltung war in der Praxis gar keine Verwaltung, und die Wälder waren demzufolge vogelfrei. Gerade dieser Zustand der Herrenlosigkeit hat sodann, im Zusammenhange mit der sich immer mehr verschärfenden Holznot, am Anfang des 19. Jahrhunderts, eine sehr erfreuliche Erscheinung zeitigt. Die Oeffentlichkeit begann der Forstwirtschaft vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken und die neu eingesetzten Kantonsregierungen nahmen sich der Waldungen viel mehr an, als ihre Vorgänger es taten. Im Kanton Zürich lag dazu auch eine besondere Veranlassung noch vor, die Borkenkäfergefahr, die dringende Abwehrmassnahmen erheischte. Die helvetische Revolution und die auf sie folgenden Kriege haben den Zürcher Wäldern arg zugesetzt. Nicht allein durch unvernünftigen, verschwenderischen Holzverbrauch, der manche Gegenden des Kantons für längere Zeit holzarm machte, sondern auch durch fahrlässige Wirtschaft und durch unablässige, böswillige Beschädigung der Bestände. Ihnen folgten rasch Holzkrankheiten aller Art auf dem Fusse, und der Kreis der «leidenden» Wälder wurde durch Naturereignisse (1799 Dürre, 1800 und 1801 heftige Stürme) noch wesentlich ausgedehnt.