

Inhaltsverzeichnis

Vorwort von Dr. Werner Latscha, Präsident des Vereins Verkehrshaus der Schweiz	9
Einleitung von Fredy Rey, Direktor des Verkehrshauses der Schweiz	11

Kapitel 1

Verspätete Schweiz – Schienen verändern Raum und Zeit

Hans-Peter Bärtschi	Die Eisenbahn als Landschaftsgestalterin	14
	Ein starres technisches Ensemble	14
	Frühe Hauptbahnen mit grosszügigen Linienführungen in Flusstälern	18
	Flüsse senkrecht überbrücken, Seen für schwimmende Bahnen nutzen	21
	Maximalsteigung statt schiefe Ebene für die Hauensteinbahn	25
	Gotthardanschlüsse erreichen, Konkurrenzlinien ausschalten: schneller, steiler, kurviger bauen	29
	Mit schmalen Spuren und grossen Brücken das Hochgebirge und die Voralpen erschliessen	37
	Die Natur als Hindernis durchdringen: neue Tunnelrekorde für die Jura-Simplon-Transversale	48
	Stromversorgungs- und Sicherungsanlagen werden landschaftsprägend	52
	Bahnhofanlagen erweitern und trennen Siedlungen	55
Hans-Peter Bärtschi	Reisen mit der Eisenbahn	63
	Reisen – ein Zustand der Ruhelosigkeit	63
	Fahrplanmässig warten und reisen: die neue Zeit der Züge	64
	Gefährliches Reisen – die Katastrophe als Option hochentwickelter Technik	71
	Schönes und unbequemes Reisen: Kutschen-, Grossraum-, Luxus- und Pendelwagen	74
Thomas Frey	Bergbahnen und Tourismus: Die Kommerzialisierung der Alpen	86
	Der Berg als touristisches Ereignis	86
	Niklaus Riggerbach und seine Konkurrenten	89
	Der Ausbau der Rigi zum Erlebnispark	95
	Luxustourismus – Massentourismus	98
	Grosse Männer, kleine Leute	101
	Leben vom Tourismus	104

Hans-Rudolf Galliker-Kunz	Tramstädte	
	Als Tramfahren noch Luxus war	107
	Geburtsstunde der elektrischen Strassenbahn	114
	Das Tram als «Aufgabe des öffentlichen Lebens»	118
	Mit dem Tram die Städte retten	123
	Das Tram als Bedrängnis der autogerechten Stadt	133
	Renaissance ab den siebziger Jahren	141

Kapitel 2

Die Gotthardbahn: Grenzen sprengen, Grenzen erfahren

Konrad Kuoni	Der Gotthard gewinnt das Alpenbahnringen	144
	Der Gotthardbahnbau als politischer Dauerbrenner	153
	Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels	157
	Die technische Eliminierung der Alpen	165
Markus Schwyn	Friedrich Moritz Stapff – der Geologe am Gotthard	165
Josef Schüpbach	Überprüfte Genauigkeit: die doppelte Vermessung der Tunnelachse	169
Kilian T. Elsasser	Hoffnungen in die Bohr- und Sprengtechnik	173
Lukas Vogel	«Der Gotthard hat sein Haar gebleicht» – Legenden und Wahrheiten um Louis Favre	181
	Aufstieg und Fall	182
	Rücksichtsloser Wettlauf	187
	Louis Favre – ein Symbol	190
Alexandra Binnenkade	Leben in Göschenen – Vivere alla Casinotta	191
	Göschenen – Grenzstadt zur Zukunft	191
	Grenzen überschreiten: die Zeit der ersten Einwanderung italienischer Arbeitskräfte	193
	Vivere alla Casinotta: Was den italienischen Lebensalltag prägte	194
	Die Grenzen im Berg: Muskelkraft und Technik	198
	Göschenen: ein Dorf unbegrenzter Möglichkeiten?	200
	Konflikte – nicht nur am Rand	201
	Leben an der Grenze	204

Kapitel 3

Starke nationale Lokomotiv- und Elektroindustrie – Sonderfall Schweiz?

Hans-Peter Bärtschi	Von der ausländischen Dominanz zu nationalen Eigenentwicklungen	206
	Importiert: «American»-, «Engerth»- und «Mallet»-Lokomotiven	206
	Marktstärke mit Spezialitäten: Zahnrad-, Werk- und Trambahnen	212
	Die SLM Winterthur etabliert sich als Monopolbetrieb im Lokomotivbau	214
	Uhrmacherdesign aus Winterthur	219

David Gugerli	Von der Krise zur nationalen Konkordanz	228
	Am «Anfang» war die Krise	228
	Die Gründung der Studienkommission	231
	Die Arbeitsweise der Kommission	233
	Technikevaluation – notfalls auch ein Feilschen	237
	Die Grenzen des Verfahrens	230
	Nationalistische Ideologisierung	240
Hans-Peter Bärtschi	Elektrolokomotiven aus Schweizer Fabriken	243
	Aufbruch und kreative Vielfalt trotz schlechten Startpositionen	244
	Die MFO und das Krokodil – mit Eigenentwicklungen und Stangenantrieben gegen die Kohlennot	252
	Die BBC und die Buchli-Lokomotiven – mit Fusionen und Einzelachs- antrieben den Markt erobern	261
	Sécheron- und Westinghouse-Lokomotiven – trotz Lizenz aus Amerika kommen die Genfer zu kurz	273
	Die SLM und die Universallokomotiven – mit Weltrekorden die Krise überwinden?	277
	Dem Industrialisierungshöhepunkt entgegen mit Chromstreifen und Schweizerkreuz	282
	Von der nationalen Fusion zur Globalisierung	287
Kilian T. Elsasser	Die stärkste Lokomotive der Welt	292
	Trotz High-tech ein Übergangsmodell	294
	Als Ausstellungsobjekt an der Landi 1939	297
	Auftrieb für die SBB	297
Kapitel 4	Arbeitsplatz Eisenbahn: keine Technik ohne Mensch	
Georg Hasenfratz	Die Eisenbahnarbeit im 19. Jahrhundert	299
	Die Eisenbahn als komplexer Betrieb	306
	Die Eisenbahner kämpfen für bessere Arbeits- und Lebensbedingungen	314
	Die Eisenbahner als Visitenkarte der Nation	322
Anhang	Anmerkungen und Quellenhinweise	326
	Nachwort zur Ausstellung	342
	Schienenfahrzeughallen im Verkehrshaushaus der Schweiz,	343
	Register Exponate – Katalogbeiträge	
	Kurzporträts der Autoren	347