Der D-Zug braust von Meer zu Meer

Autor(en): **Anacker, Heinrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **3 (1929)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780172

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

keinen isst. Schaffleisch wird von manchem Reisenden überhaupt nicht gegessen, wogegen ein saftiger Schafsgigot oder eine Schafskotelette für viele eine Delikatesse bedeutet. Dass das Schweinefleisch aus verschiedenen Gründen nicht immer behagt und dass der Arzt seinen Patienten entweder nur «weisses» Fleisch vorschreibt, oder den Genuss gewisser Speisen überhaupt verbietet, ist bekannt. — Und trotzdem muss in den Wagen der Schweizer. Speisewagengesellschaft kein Gast etwas essen, das ihm nicht behagt. Das Personal ist angewiesen, den speziellen Wünschen der Gäste soviel wie möglich zu entsprechen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass diese Wünsche dem Kellner früh genug bekanntgegeben werden, damit der Koch noch rechtzeitig das Gewünschte zubereiten kann.

Bekanntlich sagt man vielen Kellnern nach, dass sie gute Menschenkenner seien. Diese Begabung ist beim Speisewagenkellner besonders geschätzt, denn es ist oft schwer, den verschiedenen Ansprüchen der Reisenden gerecht zu werden. — Die Fensterplätze des Speisewagens z. B. sind besonders begehrt. Öfters wird daher an die Platzbestellung für die Table d'hôte die Bedingung geknüpft, dass ein kleiner Tisch mit nur zwei Plätzen oder wenigstens Plätze am Fenster eines Vierertisches zugesichert werden. Sind nun diese Plätze bereits alle vergeben, dann tritt die psychologische Routine des Kellners in Funktion: Welche Gäste wird er zum Platzwechsel veranlassen können, ohne dass sie missvergnügt werden, sondern beiden Teilen, den anmassenden und den bescheidenen, gedient ist? — Das Öffnen und Schliessen der Fenster gibt gerne Anlass zu Meinungsverschiedenheiten unter den Gästen. «Es zieht hier schrecklich!» tönt es aus einer Ecke des Wagens. «On étouffe ici!» ruft aus der andern Ecke das Echo, sobald der Kellner Miene macht, das Fenster zu schliessen. Wer bringt es fertig, beide Meinungen unter einen Hut zu bringen? Ein richtiger Speisewagenkellner muss dieses Kunststück und noch viele ähnliche fertigbringen.

In einem Speisewagen werden je nach Frequenz 5—7 Angestellte beschäftigt, nämlich: 1 Einnehmer (Wagenchef), 1 Kellner, 1—2 Kellnergehilfen, 1 Koch, 1 Küchengehilfe und 1 Wagenreiniger. Im Jahre 1928 beschäftigte die S. S. G. je nach der Jahreszeit 149—176 Personen. Das Betriebspersonal untersteht dem Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten. Dadurch erwachsen der S. S. G. erhöhte Ausgaben, mit denen andere Restaurationsbetriebe nicht zu rechnen haben.

Waren anfänglich die Bequemlichkeiten des Speisewagens nur bemittelten Kreisen zugänglich, so dürfen wir heute sagen, dass sie zum Allgemeingut geworden sind. Denn die Preise für Getränke und Speisen sind in mässigen Grenzen gehalten, namentlich in Anbetracht der ganz besonders hohen Personalunkosten, der grossen Ausgaben für den Wagenunterhalt und nicht zuletzt der Beförderungsentschädigung an die Bahnen.

Auch den Reisenden der III. Wagenklasse ist bekanntlich die Teilnahme an der Table d'hôte, sowie die Einnahme von Speisen während der übrigen Zeit ohne Bezahlung eines Klassenzuschlages gestattet; nur darf die hierzu erforderliche Zeit nicht unnötigerweise über 1 Stunde ausgedehnt werden. Desgleichen ist ihnen die Einnahme des Frühstücks bis spätestens 9½ Uhr vormittags gestattet.

DER D-ZUG BRAUST VON MEER ZU MEER

Das Land liegt dumpf, das Land liegt schwer —
Der D-Zug braust von Meer zu Meer.

O Gruss dir, dunkle Wagenschar,
Auf lichtbeglänztem Schienenpaar!

In sturmgejagtem Meilenschritt
Zieht meine Sehnsucht fiebernd mit.

Wann kommt der Tag, der traumerfüllt
Mein herzverzehrend' Fernweh stillt?

Erschüttert senke ich das Haupt,
Vom Alltag müde und bestaubt.

Doch immer lausch' ich in die Nacht,
Ob nicht der Räder Lied erwacht.

Und immer rauscht ein Aufklang her:
Der D-Zug braust von Meer zu Meer .....

Heinrich Anacker.

Gutscheine für Gratisbezug von Bahnbilletten sind sehr originelle, diskrete Geschenke für die Pfingstfeiertage.

Les **Bons** permettant de retirer gratuitement des billets de chemins de fer constituent, pour les vacances de Pentecôte des cadeaux très originaux et discrets.

Ein Versuch begeistert und überzeugt Sie von den grossen Vorteilen der Billigkeit, Bequemlichkeit, der sichern, kundigen Führung einer *bahnamtlich* durchgeführten Gesellschaftsreise

Un essai, et vous serez charmé et convaincu des grands avantages, du bon marché, de la commodité, de la conduite sûre et habile d'un voyage de société organisé par les *Chemins de fer fédéraux*