Bergbahnfahrt im Speisewagen

Autor(en): **Niederer, Florian**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780226

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

Mitropa-Speisewagen im Zuge der Rhätischen Bahn auf dem Weg ins Engadin
Wagon-restaurant de la Mitropa en route pour l'Engadine, sur la ligne des Chemins de fer Rhétiques

Bergbahnfahrt im Speisewagen

Verkehrshistorische Tage sind in einem so ausgesprochenen Fremdenland wie Graubünden keine Seltenheiten. Blättert man in der Verkehrsgeschichte dieses grössten, von 150 Tälern durchfurchten Schweizerkantons, so reihen sich die verkehrshistorischen Ereignisse als Zeugen wagemutigen Schaffens dieses zähen Bergvolkes in imposanter Folge aneinander. Den Reigen eröffnet der Bau des graubündnerischen Strassennetzes von rund 1200 km, das in den letzten 100 Jahren mit einem Kostenaufwand von zirka 20 Millionen Franken durch die einstige unwirtliche und schwer zugängliche römische Provinz angelegt wurde. Auf den bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts dem Lokal- und Transitverkehr dienenden Saumwegen wucherte das Gras üppig zwischen den Steinen empor, während auf den neuerbauten Alpenpaßstrassen die Postkutschen und schwerbeladene Warenfuhrwerke den Sprung in eine neue Epoche verkündeten. Sie dauerte bis zum Zeitalter des Dampfrosses, das im Herbst 1889 zum erstenmal durch ein Graubündner Tal, von Landquart nach Klosters rasselte. Die kleinen Anfänge endeten in einem glänzenden Aufstieg, wobei der im Jahre 1903 zur Vollendung gebrachte Bau der Engadinerlinie der Rhätischen Bahn als besondere Bravourleistung und bedeutungsvolles und verkehrshistorisches Datum hervorsticht. Heute, nach 40 Jahren, durchzieht diese eigensinnig sich auftürmende und senkende Landschaft ein Schmalspurbahnnetz von rund 400 km. Im Frühjahr 1918 wurde das grosszügige Elektrifizierungsprogramm in Angriff genommen, und Mitte 1922 waren alle Linien der Rhätischen Bahn elektrisch betrieben. An die Vorzüge der elektrischen Traktion, die ein ungestörtes Beschauen der in ihrer Eigenart aufreizenden Berglandschaft und ein hemmungsloses Einatmen der würzigen Hochgebirgsluft gestattet, reihte sich nun am 1. August dieses Jahres ein weiterer an: Im bordeauxroten Mitropaspeisewagen wird neuerdings für die leiblichen Bedürfnisse der Engadinfahrer gesorgt. Mit Überraschung werden die alten Besucher gewahren, dass seit ihrem letzten Hiersein diese neue Errungenschaft für ihre Bequemlichkeit unterwegs in Erscheinung getreten ist: Auf dem Churer Bahnhof steht auf dem Geleise der Rhätischen Bahn in zierlicher Eleganz der niegelnagelneue Mitropaspeisewagen. Der Eindruck des schmucken Wagens ist so einladend, dass man sich förmlich zur Reservierung eines Sitzplatzes hingerissen fühlt. Er sieht auch gar zu nett und zierlich aus im Vergleich zu seinem schweren Bruder auf dem normalspurigen gegenüberliegenden Geleise der Bundesbahn. Sind die Lebensgeister auf der langen Fahrt durchs Flachland ein wenig erschlafft, so ist in den bequemen Polstersitzen das Ausruhen bei einem opulenten Mahl, wie es die Mitropa in bekannter Güte serviert, doppelt erwünscht. Beim leise schaukelnden Rhythmus des raffiniert gefederten Wagens sitzt es sich so mollig, und der feurige Veltliner oder ein anderer guter Tropfen aus sonnendurchglühten Schweizergauen facht die alte Begeisterung für das herrliche Stück Bergwelt zu neuem hellen Entzücken an. Vor uns ein reichgedeckter Tisch, zu beiden Seiten des hellfenstrigen Wagens blumendurchsäte Bergwiesen oder hochgetürmte Felsmassen, kleine Bergdörfer mit in die tiefe Bläue des Himmels ragenden Kirchturmspitzen, jäh abfallende Schluchten, schwindelnd hohe Viadukte und in uns fröhlich-erwartungsvolle Ferienstimmung! Das äussere Dekorum und das innere aufjubelnde Bewusstsein des fernen Zurückliegens des grauen Alltags drücken einem die Frage auf die Lippen: Sitzen wir wirklich im Zug? Ja, es ist wahr, wir fahren dem Engadin zu und denken beherzigend zwischen der Omelette aux confitures und dem schwarzen Kaffee an Goethes Wort: «Viele reisen nur, um anzukommen. Wir haben es nicht eilig; wir freuen uns, so entzückend unterwegs zu sein.»

Florian Niederer.