Die schöne Eisenbahn

Autor(en): **Brunner, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1937)**

Heft 4

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778006

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

Ascona am Lago Maggiore

Die schöne Eisenbahn

Die Dampflokomotive ist bei uns selten geworden. Reisende Stadtkinder jubeln, wenn sie ihr auf der Abzweigstation einer Nebenlinie begegnen, während noch vor wenigen Jahren der Jubel ihrer nagelneuen elektrischen Schwester galt. Ich danke den S B B, dass sie den Technikern sowohl als auch kleinen und grossen Kindern noch auf lange Zeit hinaus einige Museumsstrecken mit Dampfbetrieb zu erhalten gedenken — pardon, die Anwohner solcher Linien, die Zurzacher, Steiner am Rhein, Töss- und Traverstaler mögen mich nicht missverstehen.

Dichter und Zeichner hatten sich der alten Postkutsche liebevoll angenommen. Verständlich, denn an diesem so menschlichen Vehikel, frei von allen Tücken der Technik, waren ja die Pferde, der schalmeienblasende Postillon und die Reisenden die Hauptsache; die Künstler entdeckten also Leben und Schicksale auf neuem Hintergrund. Schönheit und Poesie der Eisenbahn liegen aber ganz anderswo, nämlich im Eindruck, den das bewegte Fahrzeug, dieses vollendete technische Werk, das dem Menschen scheinbar keinen Raum mehr lässt, auf den Beschauer ausübt.

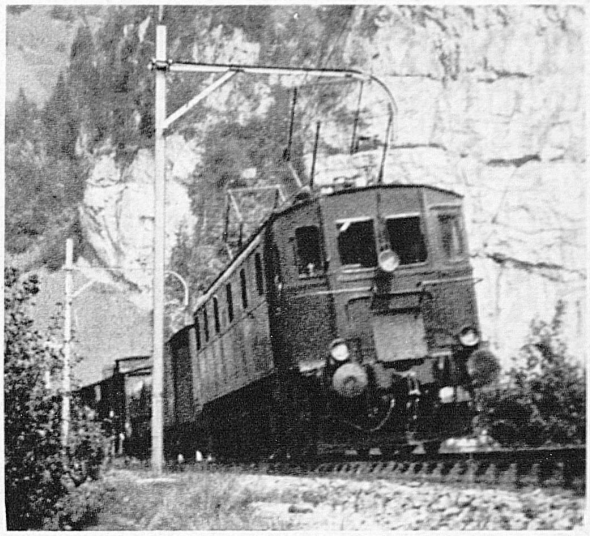
Wenige Maler haben, wie Josef Danilowatz, Hans Baluschek oder Charles Samson voll Begeisterung die Eisenbahn in den Mittelpunkt ihres Schaffens gestellt. Zahlreiche Dichter haben in der Lokomotive nur das « grausige Ungetüm » gesehen, das die Menschen mit ins Verderben reisst (vgl. Liliencrons Blitzzug, Kerners Eisenbahnhof oder Fontanes Brück' am Tay); sie sahen in der Eisenbahn nur, dass sie nicht mehr Postkutsche war und bedauerten es.

Schon vom Bahnsteig aus ist die Schönheit der Eisenbahn zu entdecken. Da steht in der Winterluft, im Gegenlicht, eine dampfende Lokomotive. Dort legt sich, rückwärts heranfahrend, die schwere Maschine sanft und rucklos an die Spitze eines Zuges. Am schönsten aber ist die mit schwerer Last anfahrende Dampflokomotive, die man stets in spitzem Winkel von vorn oder rückwärts und möglichst in einer Kurve, damit all die wechselnden Bewegungsbilder ausgekostet werden können, beobachten sollte. Es ist, wenn man dazu bereit ist, gewiss nicht schwer, die Schönheit der Dampflokomotive zu entdecken.

Wie steht es aber mit der modernen elektrischen Lokomotive? Wir zweifeln nicht, dass ein Dichter, wenn er neben dem pflichtgetreuen Mann im Führerstand mitfahren dürfte, über Weichen und Kreuzungen, donnernd durch Tunnel und über Brücken, dicht hinter sich die wirbelnden Elektromotoren spürend, dass er dann zu einem Gedicht an die schöne elektrische Eisenbahn begeistert würde. Der Schwerpunkt der Poesie der elektrischen Lokomotive liegt aber, weil bewegte Stangen und Rauchwolken fehlen, nicht so sehr in ihrem Anblick. Noch mehr als bei der Dampflokomotive, so sehr das zunächst befremden mag, gehört sie ins Reich der Töne. Ich kannte ein zweijähriges Büblein, das ahmte nicht nur das Zischen der Dampflokomotiven nach, sondern mit viel Eifer auch das Schnurren der Elektrischen und, höchst belustigend zum Anhören, auch das Brummen eines Dieseltriebwagens, den es täglich vorbeifahren sah. Dieses Büblein hatte die Sprache der modernen Lokomotiven und Motorwagen vernommen. Wer sie hören will, stelle sich ans vorderste Fenster eines fahrenden Zuges, dicht hinter die Lokomotive, und lausche: Bei der Abfahrt ein Knacken, Brummen und Poltern, bis der Zug recht in Fluss gebracht ist. Zischend schleifen die Stromabnehmer dem Fahrdraht entlang, bis zur letzten Weiche der Station. Jetzt hebt das Singen an, wird heller und immer heller und wird zum jubelnden Rauschen, das sich anhört wie der Gebirgsbach, der den Motoren die Kraft spendet.

Die spezifische Schönheit der Eisenbahn findet in der Lokomotive ihren vollkommensten Ausdruck.

Pierre Brunner.



Lötschbergzug auf der Bergstrecke

Phot.: Brunner, Müller, Schildknecht, Seidel, Steinemann

Auf der Strecke Winterthur–Schaffhausen