Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 37 (1933-1934)

Heft: 24

Artikel: Lob der Eisenbahn

Autor: E.R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-673132

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

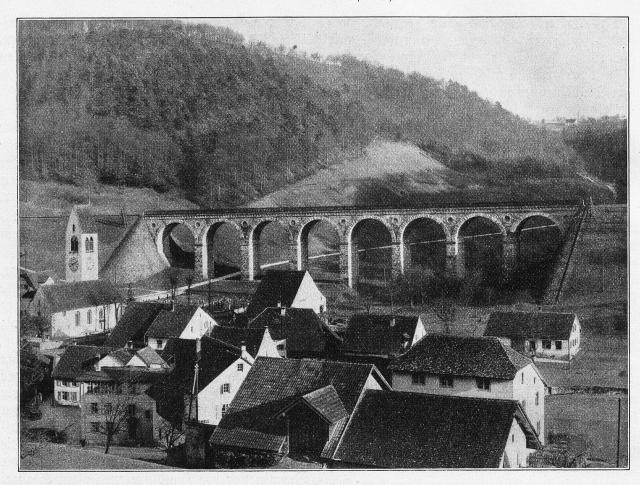
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Viadutt bei Gelterkinden.

Lob der Eisenbahn.

Ich lobe mir die Eisenbahn, die heute so schwer um ihr Leben kämpft. Für mich ist sie immer noch das Hauptreisemittel. Der Tour de Suisse alle Ehre, aber Radsahren ist nicht nach meinem Geschmack, besonders nicht bergauf und auf lange Strecken. Und ein Auto vermag ich nicht. Aber das Reisen mit der Bahn ist mir schon an und für sich ein Vergnügen, namentelich seitdem sie, durch die Umstände gezwungen, so überaus freundlich und zuvorkommend geworden ist.

Wie sich doch die Verhältnisse ändern! Alles, was einmal neu, überraschend, umstürzend sich die Welt eroberte, kommt mit der Zeit in die Lage der Verteidigung gegenüber etwas Neuerem, dem die Zukunft gehört. Ein großes Beispiel ist das Schicksal der Eisenbahn, deren Netzseit hundert Jahren die Erde umspannt. Dokstoren der Technik und Volkswirtschaft stützen sie erfolgreich mit Verjüngungskuren. Die Elektrissierung hat sie von den phhsischen Atmungsbeschwerden befreit und ihr neuen Impuls ges

geben. Nun droht ihr aber der finanzielle "Schnauf" auszugehen. Alles will ihr ans Leben, und doch ift so viel Gutes an ihr.

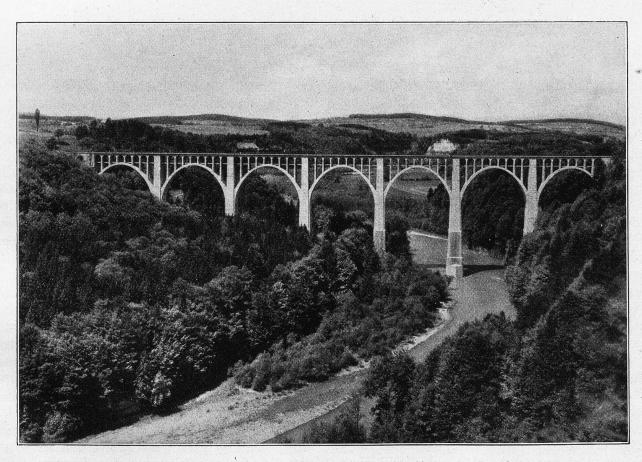
Einst glaubte man, daß die Eisenbahn dem Reisen alle Romantik und Poesie rauben und die von ihr berührten Gegenden verunstalten würde. Im Hinblick auf ihren siegreichen Vormarsch schrieb Scheffel, ein Freund beschaulichen Reisens, der alten gemütlichen Reiseart wehmütige Abschiedsverse:

O Zeit des Paßgangs und des Trabs, Des Trinkgelds und des Trunks, Des Posktalls und des Wanderstabs, Des idealen Schwungs!

Und nun fährt die gefürchtete Eisenbahn schon dem Stadium zu, da sie poetisch wird, denn neue Fahrzeuge entreißen ihr den Verkehr. Das einst störend empfundene Schienennetz mit der rauchpustenden Raupe darauf hat sich der Landschaft eingegliedert. Die Dörfer, die sich ehedem mißtrauisch und halb ablehnend das schwarzsdampfende Teufelszeug möglichst weit vom

Leibe hielten und den Bahnhof wie ein Absonde= rungshaus placierten, haben sich anders belehren lassen. Die Neubauten rutschen näher an den Schienenweg, und die Bewohner der älteren Gebäude schimpfen über die konservative Den= kungsart ihrer Väter. Sonderlich seitdem die schwarzen Rauchfahnen verschwunden sind, die einst wie Kometenschweife hinter den Zügen herschlichen. Die Bahnhöfe und ihr Zubehör sind allerdings auch heute noch keine Augenlust, besonders in den größeren Städten verunstalten sie das Landschaftsbild. Mit den ländlichen Stationen, die ja in der großen Mehrzahl sind, ist es aber damit nicht so bös bestellt. In idyl lischer Dreieinigkeit stehen da die notwendigen Bauten beieinander: Das offizielle Dienst= gebäude, dessen Fenster die Frau Stationsvor= stand mit roten Geranienstöcken geschmückt hat. Daneben das bescheidene, aber unerlägliche Re= fugium mit getrennten Gingangspforten für "Männer" und "Frauen". Das gute Dritte ist die "Restauration zur Eisenbahn", die zu den vorerwähnten in mehr oder weniger lebhafter Wechselbeziehung steht. Wenn der Bahnhof nicht gerade zur letzten Stärkeklasse gehört, so

ist ihm nebst dem gewöhnlichen noch ein geistiger Güterschuppen angegliedert: die Bahnhofbuch= handlung. Hier können sich die Reisenden ein= decken mit den verschiedensten Zeitungen, Ma= gazinen, erotisch und friminalistisch aufgezoge= nen gelben Ullsteinromanen und dergleichen als Zeitvertreib bei "langweiliger" Feld=, Wald= und Wiesenfahrt. Ich halte zwar diese Art von Kurzweil nicht für nötig, da eine Bahnfahrt selbst genug Reiselektüre bietet. Die wechselnde Landschaft und die verschiedenen Mitreisenden find ein interessantes offenes Buch, in dem im= mer wieder Neues zu entdecken ist. Man darf ja wohl so indiskret sein, den Gesprächen zuzu= hören, die um uns herum geführt werden, in der Regel sind sie ja nicht so streng vertraulich. Meist nimmt es auch niemand übel auf, wenn jemand mit seiner Meinung ungefragt irgend= wo anknüpft. Besonders in den bummelnden Lokalzügen mit dem familiären Publikum. Was man da nicht alles hören kann, außer vom Wet= ter und den schlechten Zeiten! Die spannendsten Rrankheitsgeschichten von Leuten, die zum Doktor fahren, Urteile über den neuen Pfarrer, Räser, Lehrer oder Zuchtstier in der Gemeinde



Der große Grandfen-Viadukt bei Freiburg.



Neuer Bahnhof Genèbe=Cornavin.

so und so. Man vernimmt von Liebschaften, Hochzeiten, Scheidungsgeschichten und "tragi= schen" Todesfällen, kurz von allem, was die Leute bewegt. Zur Zeit nimmt das Gespräch mit Vorliebe eine Wendung zur Politik, denn bei uns darf ja jedermann (noch) mitreden und urteilen, ob er etwas versteht oder nicht. Selbst Hitler und Göring sind nicht heiliggesprochen. Wieviel gute Ratschläge und Anregungen könnte sich ein Politiker da doch billig holen! Es müßte überaus lehrreich und dem Staate förderlich sein, wenn ein hoher Regierungsmann sich hie und da als unerkannter Harun al Raschid aufs Forum der redseligen dritten Klasse begeben würde, anstatt im Salonwagen sich aus Zeitun= gen über die Volksstimmung zu unterrichten.

Man kann aber auch von Politik genug bekommen, so daß man sich gerne gelegentlich dem Landschaftsfilme widmet, der im Fensterrahmen abrollt. Gerne pflege ich auch zu konstatieren, wie Ausländer sich beeindruckt fühlen von der "scheene Schwaiz" und ihren "beautiful mountains". Und wer würde nicht mit aller Freund-

lichkeit einem liebenswürdigen "Mädchen aus der Fremde" die Schönheiten der Heimat er= flären. Da kann der Bummelzug unerwünsch= terweise zum Schnellzug werden, der viel zu rasch die Trennungsstation erreicht, wo man seufzend mit Schiller konstatiert: "beseligend war ihre Nähe..." Derlei gehört zu den ga= lanten Zugaben der Eisenbahn. Lehrreich ist also die Bahn und unterhaltend, aber auch rücksichtsvoll. Niemandem will sie das Rauchen verbieten — schon aus fiskalischen Gründen aber auch niemanden durch den Rauch belästigen. Sie hat deshalb ihre getrennten Abteile für die zwei verschiedenen Menschenarten: Raucher und Nichtraucher. Seitdem aber die Damenwelt in vermehrter Weise Geschmack an der Zigarette gewinnt und nicht mehr nur Serviertöchter den Rauch vertragen, wirkt diese Einteilung zur Freude vieler nicht mehr so geschlechtertrennend. Der Bequemlichkeit der Passagiere dienen auch die kostenfreien Gepäckträger über den Bänken. Auf ihnen lassen sich ganze Berge von Koffern und Schachteln auftürmen. Die ständige La=

winengefahr, die dieser oft sehr halsbrecherisch placierten Bagage innewohnt, hebt entschieden die Reiseromantik. Wer zufällig einmal in der dritten Klasse keinen Platz mehr finden sollte, darf sich ohne Zuschlagsgebühr in den "Salon", die Polsterklasse, setzen. Mancher gewöhnliche Sterbliche fühlt sich zwar wohler auf hartem Holz unter seinesgleichen, als auf vornehmem Polster unter Baronen, Geschäftsreisenden, Eisenbahnerangehörigen und anderer haute volé.

Das Publikum ist der lachende Dritte im Konkurrenzkampf zwischen der Bahn und den übrigen Verkehrsmitteln. Es wird geradezu verwöhnt vom Dienst am Kunden, der in wach= fendem Make gepflegt wird. Extrazüge, Abon= nements, Vergünstigungen aller Art werben um die Gunst der Reisenden. Und die Beamten find auffallend nett und höflich, besonders seit= dem der Angriff auf ihre Befoldungen vom Volk so großzügig abgelehnt worden ist. Man braucht wirklich nicht mehr das Gefühl zu haben, man sei nur geduldeter Fahrgast.

Und sicher fährt die Eisenbahn. Mit welch ruhigem Gefühl kann man, den Frachtbrief in der Tasche, sich in einer Ecke ein Schläschen ge= statten. Es hat nichts zu sagen, wenn man sich vor der Abfahrt etwas zu stark restauriert hat in der "Eisenbahn". Wie gefahrvoll ist dem= gegenüber eine Fahrt mit eigenem Behikel auf offener Straße, wo man bei einem Zusammen= stoß sogar die Weinrechnung oder den Bierteller zu den Akten legen muß! Gelegentlich mag ja auch der Bahn ein unglückliches Versehen pas= sieren, aber das kommt doch verhältnismäßig selten vor. Wer sich nicht gerade in den vorder= sten Wagen setzt, hat überhaupt nichts zu be= fürchten.

Sie beläftigt auch niemanden, die Eisenbahn. Auf eigener Straße fahrend, wirbelt sie keinen Staub auf, und das unangenehme Rauchen hat sie sich ja fast überall abgewöhnt. Wer nicht ihre Barrieren überrennt, wird von ihr auch nicht überfahren. Noch manche Tugenden zieren die bedrängte alte Eisenbahn. Ihre Schulden hat sie ja nicht leichtsinnig gemacht, sie sind zum großen Teil aufs Doktorkonto ihrer Wiederver= jüngung zu schreiben, die dem Publikum zugute fommt. Sie ist sich ihres hohen Wertes auch ge= ziemend bewußt und kämpft tapfer für ihr ge= meinnütiges Leben.

Drum lob ich mir die Eisenbahn. E. N.

Die große Nacht.

Von Alfred Graber.

Wie manchesmal kam ich doch in früheren Jahren, als ich noch große Bergwanderungen unternahm, in die Lage, ein Biwack beziehen zu müssen, weil sich die Fahrt nicht in der vorge= sehenen Zeit zu Ende führen ließ. Ja, ich muß gestehen, daß ich solchen Freilagern eigentlich nie sehr aus dem Wege gegangen bin. Ich war neugierig genug, das Risiko, das ein solches Biwack stets in sich schließt, auf mich zu neh= men, schon weil es mir ein seelisches Abenteuer bedeutete, das fich anderswo nicht so leicht fand. Mit einem Wort, ich geriet oft leichtsinnig im= mer wieder in solche Situationen, und daß ich nie Schaden nahm, war schließlich nur eine gütige Nachsicht des Schicksals, das ich herausgefor= dert hatte. Denn was gilt einem in der Jugend die Gefahr? Sie ist eine prickelnde Zutat zu den Geschehnissen des Lebens, deren Wirkung man nicht abschätzen kann und von der man nicht recht glaubt, daß sie sich einmal in tragischer Weise äußern könne, trotdem man doch fast tagtäglich Beispiele genug in der Zeitung lieft. Später wurde ich dann vorsichtiger, aber es

Stellen aufgewiesen, die sehr heikel waren und auch oft zu zeitraubenden Umgehungen zwan= gen. Dieser Grat, der durch sein Auf und Ab, durch seine mannigfachen Türme und Scharten bekannt ist, bietet unter normalen Verhältnissen eine sehr genufreiche Kletterei. Unter den ge= schilderten Umständen aber war alles ums Dop=

ist ja klar, daß sich Biwacks nie ganz vermeiden lassen, wenn man etwas ungewöhnliche und abseitige Wege einschlägt. Von einem denkwürdi= gen Freilager aus dieser späteren Zeit möchte ich erzählen. Ich unternahm damals meine Bergfahrten mit einem Freunde, auf den ich ausgezeichnet eingespielt war. Bert besaß die nötige Kraft und Ausdauer, während ich mehr als Stratege mitwirkte. So gelang uns mancher Sieg. Wir wagten uns vornehmlich an Kletter=

berge, da wir beide das Eis nicht sehr liebten und uns darauf nicht sehr heimisch fühlten. Es war an einem späten Nachmittag. Wir

steckten im obersten Drittel des Nordgrates der

Cresta Bianca. Allen unseren Mutmaßungen zum Trot hatte der Kamm verschiedene vereiste