

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 28 (1935)
Heft: [1]: Schülerinnen

Rubrik: Die Eisenbahn wehrt sich

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

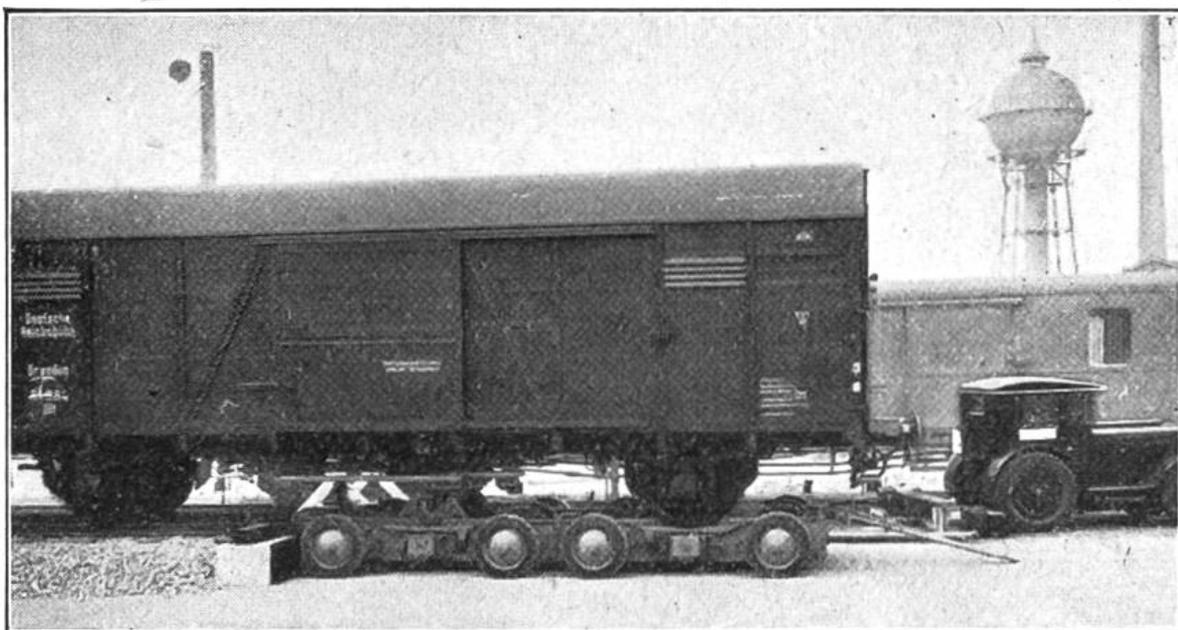
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 25.10.2025

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



Von einer niedern Rampe wird der Güterwagen auf das fahrbare Anschlussgleise geschoben. Dieses Fahrgestell hat eine Tragfähigkeit von 32 Tonnen.

DIE EISENBAHN WEHRT SICH.

In Technik und Verkehr ist alles nur so lange gut, bis etwas Besseres kommt. In bequemer Postkutsche zu sitzen, wenn die Pferde munter trabten, der Postillion ein lustig Liedlein blies — das galt unsern Vorfahren als die angenehmste Art zu reisen. Da kam das schwarze Dampfross, das pustende, schnelle Ungeheuer; bald hatte es den Postillion und sein Gefährt von allen Hauptstrecken vertrieben. Dem Fuhrmann ging es nicht besser, mochten auch seine Vorväter während Jahrhunderten die gleiche Strecke mit hochbeladenem Frachtwagen befahren haben. Die Eisenbahn wurde unbeschränkte Meisterin und blieb es während nahezu eines Jahrhunderts. Doch heute ist es an der Eisenbahn, sich zu wehren, um nicht zum alten Eisen zu kommen. Ein neuer, von Jahr zu Jahr tüchtiger werdender Konkurrent, das Auto, bringt ihr Gefahr. Mit dem Zuge kann man nur von Bahnhof zu Bahnhof fahren, mit dem Auto aber vom Ausgangspunkt direkt zum Bestimmungsort. Die Eisenbahn hat das drohende Unheil erkannt und hat



Ein Traktor zieht das Fahrgestell, das mit einem Güterwagen beladen ist, durch die Strassen vom Bahnhof zum Lagerhaus.

selbst Automobile in ihren Dienst gestellt, um an den Bahnhöfen Zu- und Abfuhr zu besorgen. Aber dies hat bei Gütersendungen immer noch den Nachteil, dass die Ware zweimal umgeladen werden muss; das ist zeitraubend und teuer und verlangt auch eine kostspieligere Verpackung. Im Auto kann selbst brüchige Ware lose, in Stroh gebettet, an den Bestimmungsort gebracht werden. Um den gleichen Vorteil bieten zu können, hat die Eisenbahn in Deutschland und anderswo eine Neuerung eingeführt: „Das fahrende Geleise“. Die fahrbaren Schienenstücke befinden sich auf einem niedrigen Strassenfahrzeug. Der Frachtwagen wird darauf geschoben, ein Traktor vorgespannt, und dann fährt der Bahnkoloss auf der alten, guten Landstrasse direkt zur Ein- oder Abladestelle. So muss also selbst die mächtige Eisenbahn heute vielen ihrer Kunden nachgehen, weil diese sonst nicht zu ihr kommen.

Auf Umwegen. Karl kommt zum Vater gelaufen: „Papa, der Barometer ist gefallen?“ — Vater: „Ist er stark gefallen?“ — Karl: „Ja, sehr stark, mehr als 1 Meter.“