

**Zeitschrift:** SVZ Revue : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] = Revue ONST : revue de l'Office National Suisse du Tourisme, des Chemins de Fer Fédéraux, Chemins de Fer Privé ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen

**Band:** - (1934)

**Heft:** 9

**Artikel:** Wenn Du in die Schweiz gehst ---

**Autor:** Freuler, Kaspar

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-772865>

### **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:** 05.02.2026

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

# Wenn Du in die Schweiz gehst — — —

Für viele, die als Gäste der Schweiz zufahren, ist diese oftgelobte Gegend die Stelle auf der europäischen Landkarte, wo der liebe Gott vor langen Jahren einen Sack ungeheurer Pflastersteine ausgeleert hat. Nun lebt zwischen ihnen, in seliger Oede auf sonniger Höh', ein gastfreundliches Volk von Hirten, Käsern, Maschineningenieuren, Schokoladenfabrikanten, Hoteliers und Zuckerbäckern. Und damit man sich nicht zu genieren braucht vor den blasierten Großstädtern der Tiefebene, hat man das Land dekoriert mit Gletschern, Wasserfällen, Aussichtspunkten, Chalets und Schlössern, mit Gamstieren, Hotelbauten und Edelweissgebüsch. Sogar eine eigene Gesellschaft hat es, an deren Spitze Wilhelm Tell

mit dem weissen Kreuz im roten Feld marschiert. Nicht gerade ganz so, aber immerhin auch nicht sehr viel anders, liegt das steinerne und doch so grüne Hochland mitten in Europa; wie eine Burg mit weiten Höfen, mit Mauern und Bastionen. Doch längst hindern sie nicht mehr den freien Eintritt und Ausgang. Abzubrechen freilich sind sie nicht; wohl aber stehen Treppen bereit und Zugbrücken und Leitern — eiserne Leitern — unsere Bergbahnen! Leicht und unvermerkt, mit schwebendem Gefühl, steigt man aus der kontinentalen Tiefe eins — zwei — drei auf die Wälle. So ein paar eiserne Leitern haben die kleinen Appenzeller für die Deutschen bereitgestellt; kommt der Gast bei Ragaz über die Grenze, lupft

ihn gleich ein Leiterchen auf den ersten besten Berg; kommt er von Süden, stehen drei Prachtsleitern parat, eine am Monte Generoso, eine am Salvatore, die dritte am Brè. Dazu erst noch eine extra breite, flach und bequem angestellt, die ihn bis ins Hochland der Bernina bringt. Ist aber der Gast gar über den Genfersee geschwommen, so findet er an seinen Hängen Auswahl soviel er will!

Wie die Liliputaner weiland in Gullivers Riesenland emporkletterten, so klettern Zehntausende alljährlich mit unsern Bahnen und Bähnchen über die Steilwände, um die Herrlichkeit des Landes, da Milch und Honig fließen soll, zu erschauen.

Und ist der Gast erst mitten drin, steigt er in Zürich aus oder in Luzern, so warten wiederum grüne, knallgelbe, himmelblaue und feuerrote Miniaturwägelchen, und jedes ist bereit, mit ihm auf einen Bäderpunkt — der in Wahrheit meist ein respektables Gebirge ist — hinaufzufahren, von wo aus er all die romantischen Schlösser, die geschnitzten Chalets, den Löwen von Luzern, den Giessbach, die Schokoladenfabriken und all die ungezählten weissen Städtchen und braunen Dörfer, die ganze weite grüne Sommerherrlichkeit noch einmal so schön überschauen kann.

Dutzende solcher Bähnchen haben wir. Jedes hat einen Generaldirektor, einen Verwaltungsrat mit Prioritätsaktien, einen Personalbestand in vergoldeten Uniformen, eine Generalversammlung; hie und da auch eine Dividendenausschüttung.

Freilich, das sind nur «die Kleinen von den Meinen». Jene Bähnchen, die man noch mit Plätscherwasser auffüllen muss, damit sie den wohlgerundeten Kegelklub von Schnurzenbach am andern Ende des rollenden Seiles in die Höhe zu ziehen vermögen... die von der Gnade eines kleinen Elektrizitätswerkes leben oder gar noch mit Feuer und Rauch der Höhe zuschnaufen!

Tiefer in den Bergen drin aber vergeht einem das Lächeln! — Denn was die Herren Ingenieure hier in hartem Fels, durch Schlüfte und Klüfte und kirchturmhoch über tobende Wildwasser gebaut haben, das sieht nicht mehr nach Liliput aus. Das ist kein aufgezoogenes Spielzeug mehr, das ist stählerne Maschine, und ist Kampf der Technik, Kampf der Gehirne gegen die lauernden Mächte der Natur!

Riggenbach war der erste, der sich an die Sache gewagt hat. «Ich will alles Volk auf die Berge führen, damit sie alle die Herrlichkeiten unseres Landes geniessen können», schrieb er in sein Notizbuch. 1871 hat er die erste Rigibahn gebaut. Ein komisches Bähnchen noch, als wie wenn eine stramme Pfarrköchin höchst königlichen Ganges einen Marktstand berg-



Die erste Bergbahn der Schweiz, von Vitznau auf den Rigi, wurde im Jahre 1871 eröffnet. Riggenbach hat mit diesem genialen Werke der Schweiz einen unschätzbaren Dienst erwiesen. Der Fremdenverkehr nahm damals einen gewaltigen Aufschwung. Die Rigibahn war bald eine der grössten Attraktionen unseres Landes



Eine der zahlreichen waadtländischen Bergbahnen, die Zahnradbahn Glion—Rochers de Naye





Die berühmteste und grossartigste Bergbahn der Schweiz ist die Jungfraubahn, von Wengernalp auf Jungfrauoch. Die Gruppe Eiger, Mönch, Jungfrau von der Bergterrasse Mürren aus



Eine sportliche Angelegenheit ist die Fahrt von Engelberg nach Trübsee mit der Schwebbahn

aufwärts stossen würde. Stand die Köchin auf der Horizontalen der Talstation, so sah die Silhouette noch komischer aus; denn dann schien sie auf die Nase zu fallen...

Heute fahren sie ihrer drei auf die Rigi. Millionen stauender Menschlein danken ihnen das Wunder des Sonnenaufganges. —

Auf den Pilatus klettert eine Bahn, die jedem das Gruseln lehrt. Am Stanserhorn liegt ein Schienenkilometer im Fels, eine wahre Jakobsleiter, so steil zieht er dem Himmel zu.

Und erst die ganz Grossen! Die nicht nur in die Vorhöfe der alpinen Majestäten führen, sondern zu ihren strahlenden Thronen! An die silbernen Brüste der Jungfrau — in die funkelnden Gefilde des Engadins, in die eisblauen Prächte des Monte Rosa! In die kalten Wunderländer der Viertausender, wo die Sonne leuchtender glänzt und der Nächte Sternen-

gefunkel das kleine Menschlein der Unendlichkeit näher führt. —

Uebrigens: Bergbahn und Bergbahn ist auch sonst noch zweierlei.

Es gibt darunter gemächliche Wagenzüge, die Passagiere bataillonsweise über Berg und Tal fahren. Kein böses Wort über sie! Andere sind dabei, die es mit der Anhänglichkeit zur Erde, mit der Adhäsion, nicht mehr ganz genau nehmen möchten und gelegentlich, wenn man ihnen nicht mittelst der Physik etwas auf die Füsse sähe, auf der schiefen Ebene des Bahntrassees ins Rutschen kämen. Derlei unreellen Absichten ist mit Zahnrad und Stange gründlich abgeholfen worden. Hier wird nicht gerutscht! —

Ein ganz findiger Kopf hat die «kostenlos» funktionierende Bergbahn erfunden. Sozusagen das Eisenbähnchen des Kolumbus!

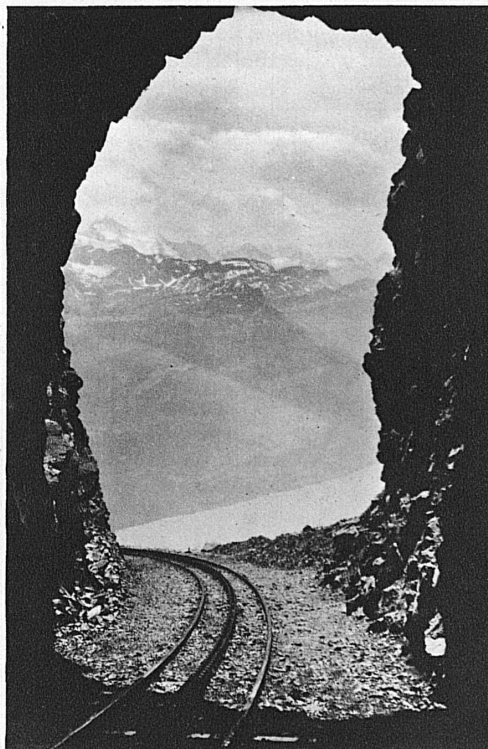
Während die andern noch eine Lokomotive brauchen, die ihrerseits Kohlen, Strom, Oel und Maschinistengehälter frisst, ist dieser helle Kopf auf die Idee gekommen, das Bähnchen gleichsam als Perpetuum mobile zu betreiben. Ein Wägelchen steht im Tal, das andere auf Bergeshöh', beide sind verbunden durch ein Drahtseil, das hoch am Berg über eine mächtige eiserne Rolle führt. Ist nun das Bergwägelchen voller Sänger- und Schützenfreunde, so gibt man ihm lediglich einen maschinellen Schubs; es fährt gehorsam der Schwerkraft nach hinunter und zieht — Mitte Weges kann man sich mit Kuschhänden begrüßen — das Talwägelchen mit genau derselben Geschwindigkeit bergan. Wobei allerdings die Schaffner darauf zu achten haben, dass als Gegengewicht nicht ein blasses, schlankes Fräulein in die höhern Sphären schweben will, ansonst es allzu hoch im Bogen über das Stationsdach hinausflöge! —

Das damit unbemerkt eingeschmuggelte Drahtseil spielt auch bei der vierten Sorte Bergbahn eine Rolle. Nach und nach hängt nämlich so ziemlich alles an diesem ominösen Strang. Denn wo es nicht mehr angeht, Geleise zu legen, über Gletscher und Lawinenzüge beispielsweise, da stellt man höchst einfach auf irgendeinen noch zuverlässigen Felskopf kleine eiserne Eifeltürme, zieht einen Draht darüber hin, transplantiert die normalen Bauchräder des Wagens kühn auf dessen Rücken und lässt nun das Bähnchen an einem weitem Draht vergnüglich auf und ab schweben. Zugegeben, es ist eine etwas luftige Angelegenheit. Wenn der laue Föhn das Kistchen hoch überm Erdboden schaukelt, wenn die Tannenspitzen weit unter uns verschwinden, wenn die Eisbären und Gletscherflöhe zu tanzen beginnen — nun, das glaubt mir schon wahrhaftig kein Mensch mehr!

Das Trasse steigt, der Steigungswinkel hat mit 60—65—70 Grad längst die bekannten 100 % überschritten und ist erschrecklich steil geworden, man sieht Gleis und Draht hoch über



Davos—Parsenn



Brienzer Rothornbahn. Der letzte Tunnel unterhalb des Gipfels





Auf dem Gornergrat steht man dem Matterhorn, dem Walliser Breithorn, den Zwillingen Kastor und Pollux und der unermesslichen Firnwelt des Monte Rosa direkt gegenüber. In eine Höhe von 3136 m führt die Gornergratbahn unter freiem Himmel

der eigenen Nase sich in der Luft verlieren — die letzte Konsequenz, die 90grädige Senkrechte, ist erreicht und damit die letzte und direkteste Möglichkeit, in die Höhe zu gelangen — wir haben den Gletscherlift! Bum!

Also viererlei Bergbahnen! Alles schön und gut, und wundervoll erfunden — aber! — und nun kommt das gleich hinter der Hecke des Bewusstseins lauernde grosse Aber!

Aber — da ist das Seil! Ein Drahtseil, das schauervoll dünn ist! Wenn nun plötzlich dieses Seil —

Sie sind im Bild, nicht wahr? Sie kennen den regungslosen Blick auf das schwarzgeölte, zitternde Seil, an dem Ihre ganze Karriere, Ihre Pensionsberechtigung und Lebensversicherung hängt — schwebt — vibriert —

Machen Sie es wie ich! Auf meinem Schreibtisch liegt als Briefbeschwerer ein Seilstück, fünf Zentimeter im Durchmesser. Um eine daumensdicke Hanfseele laufen sieben gezogene Stahlkabel, von denen jedes aus 19 einzelnen Litzen besteht, wie ein Faschistenbündel. Das beruhigt über alle Massen. Man kann ein fünfstöckiges Wohnhaus samt Taufmahl daran aufhängen! —

Ist's nicht das Seil, so sind's die Bremsen, die «berufsgemäss» der Seele Frohgefühl hemmen. Kaum sitzt man im Wagen, da fragt auch schon so ein Unglücksknabe: «Sie, Konduktör, was geschähe nun, wenn — —?»

Der Konduktör beruft sich totsicher auf das Reglement, das ihm jede Unterhaltung verbietet.

Keine Angst!

Erstens reisst das Seil nicht.

Zweitens: Auch dann passiert nichts.

Man hat das längst ausprobiert mit Sandsäcken und Bleiklumpen. Wenn das Seil risse — was alle Jubeljahre einmal passiert und auch dann nicht — dann schlug das Wägelchen die Haken zusammen und stände stramm wie ein preussischer Grenadier vor dem gros-

sen Friedrich. Denn seine acht stählernen Riesenklammerfüsse packten, ehe es auch nur mit den Wimpern zucken könnte, die Schienen, und eher müssten Beton und Eisenschwellen aus den Fugen gehen, als dass es etwas Unschickliches beginge.

Also nicht wahr, machen Sie sich nicht lächerlich mit der angstdurchzitterten Frage an den Schaffner. Er behält so einen bessern Eindruck von Ihnen.

Ich bin schon mitten drin in guten Ratschlägen. Noch einen:

Stehen Sie, auch wenn Sie Generaldirektor oder Exzellenz oder gar Heldenlenker an der Scala sind, bei der Bergfahrt auf die hintere Plattform. Denn durch die kristallene Wagenscheibe bleibt die Welt immer: «Aussicht.» Von der Plattform aus aber, im wehenden Zug des Windes, im Wachsen und Blühen an den Felshängen, im kühlenden Rauschen stiebender Wasserfälle, in all den tausend Geräuschen und Gerüchen einer unbekannten Schweiz — da erst wird sie unmittelbares Leben und Erleben, wird ein Teil unseres Ich. Dann erst wirst du eins mit der Herrlichkeit der Erde, mit ihren Farbenwundern, mit Tannenwald und Firn und ferner grüner Ebene — dann fährst du als Herr und Gebieter durch dein Reich aufwärts und empor aus den grauen Nebeln des Alltags, der blauen Himmelskuppel zu!

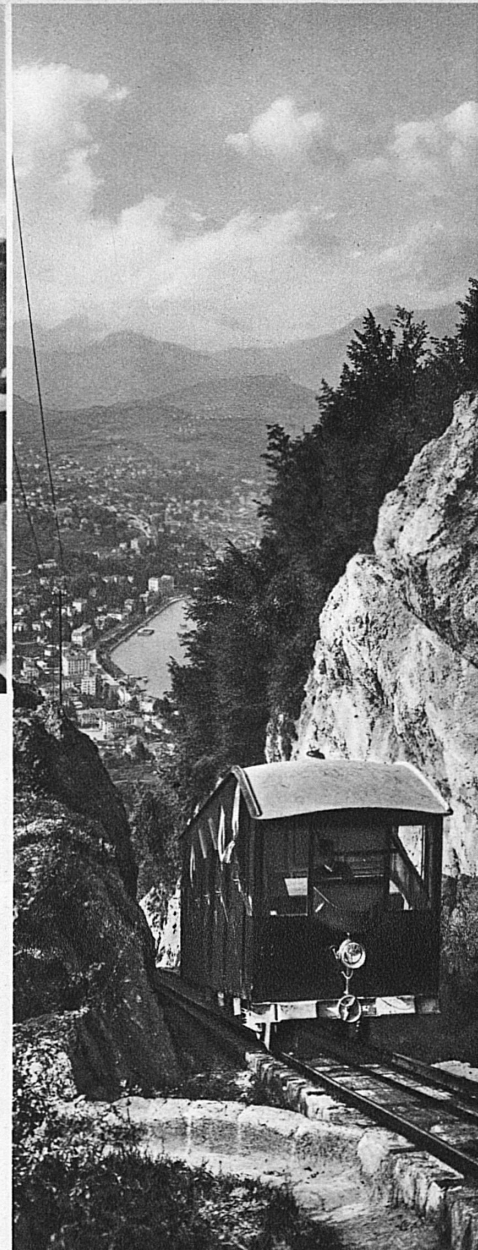
Da bin ich unversehens beim Duzen angelangt. Nächstens würde ich Dich aus Begeisterung beim Rockknopf fassen — Zeit zum Aufhören also!

Aber trotzdem, frei nach Nietzsche, noch einen Rat, der eigentlich der erste sein sollte:

**«Wenn Du in die Schweiz gehst, vergiss die Bergbahnen nicht!»**

Am oberen Ende steht zudem immer ein Wirtshaus, «Belvédère», «Bellavista» oder «Zur frohen Aussicht»! Dort magst du ein Schöpplein trinken und mir eine Ansichtskarte schreiben.

Kaspar Freuler.



Von Lugano auf den San Salvatore



Bergbahn und Alpenpost ermöglichen jedem, auch dem Bergungewohnten, dem Gebrechlichen und dem Alten, einen Ausflug in die hohe, herrliche Region