

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 7

Artikel: Kreuz- und Querfahrt mit dem Generalabonnement : in acht Tagen durch die Schweiz für 67 Franken

Autor: Günther, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778905>

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: 08.01.2026

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



Kreuz- und Querfahrt mit dem Generalabonnement

In acht Tagen durch die Schweiz für 67 Franken

Die Einrichtung des Generalabonnements der Schweizerischen Transportunternehmungen, das zur Benutzung des gesamten Schienennetzes der Bundesbahnen, einer grossen Anzahl der bekanntesten Bergbahnen und Schifffahrtlinien des Landes berechtigt, ist dem reisefreudigen Publikum noch weithin unbekannt. Das grüne oder braune Heftchen, das für eine Zeitspanne von 8, 15 Tagen, drei Monaten oder einem Jahr gilt, gibt dem Reisenden ungeahnte Möglichkeiten, im Verhältnis zur Ausnutzung geringe Zahlung jene Unabhängigkeit, die sonst nur das Automobil zu verschaffen vermag. Mit dem Generalabonnement durch die Schweiz — das ist eine Lösung, die allen denen empfohlen sei, welche die Schönheiten des Landes in ihrer beglückenden Vielseitigkeit kennenlernen wollen. Zwei Reporter, der eine mit gespitztem Bleistift, der andere mit aufnahmebereiter Kamera haben eine solche Reise in acht Tagen kreuz und quer durch die Schweiz mit einem Generalabonnement 3. Klasse (Preis: je 67 Franken) gemacht — es entstanden also darüber hinaus keinerlei Transportkosten — wobei sie darauf bedacht waren, die Fahrt zu einem Genuss und keiner Hetzjagd zu gestalten. So wurde dafür Sorge getragen, dass das Ziel eines Tages niemals zu spät erreicht war, dass der Abend zur freien Verfügung stand und der Schlaf nicht zu kurz kam. Die gewählte Route ist selbstverständlich nur einer der zahllosen Wege, die in und durch die Schweiz führen: der Bericht soll auch nichts anderes als ein Vorschlag sein, der beliebig abgeändert, eingeschränkt oder erweitert werden kann. Die befahrene Strecke umfasst annähernd 2000 Tarifkilometer, was bei einem normalen Fahrpreis von 7½ Rappen pro Kilometer — die Schnellzugzuschläge nicht einmal eingerechnet — den Betrag von rund 150 Franken ausmachen würde. Das Generalabonnement, das den Vorteil völliger Freizügigkeit bietet, hat diese Kosten also um mehr als die Hälfte vermindert.

Der erste Tag

Basel war der Ausgangspunkt

unserer Kreuz- und Querfahrt durch die Schweiz nicht nur deshalb, weil die schöne Stadt am Rhein für viele ausländische Gäste das Einfallstor in die Schweiz ist, sondern weil Basel in seiner geistigen und baulichen Struktur etwas zum Verständnis des Landes Wesentliches bietet: bei aller Lebendigkeit, die sich schon in der Sprachweise äussert, bei aller Rührigkeit, die Basel als Handelsplatz auszeichnet, hat man doch niemals die Tradition vergessen. Das Strassenbild mit seinen alten Bauten und modernen Läden beweist, dass wohlverstandener Konservatismus und fortschrittliche Gesinnung sich zu glücklicher Synthese verbinden können. Von Basel geht es morgens durch den Jura.

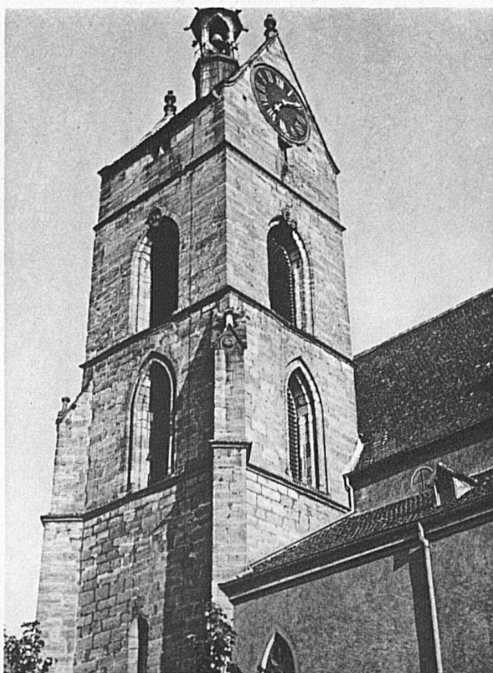
Romantische Jurfahrt

Die Farbenfülle, die vom dunkeln, satten Braun des Erdreichs über das Gelb der

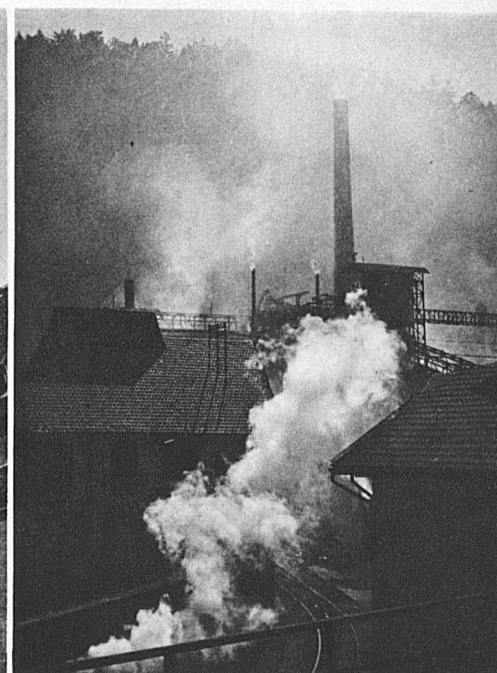
sandigen Hänge, das Grau des Gesteins zum beschatteten Grün der Tannen und der frischen Pracht des Laubwaldes anschwillt, ist das Kennzeichnende dieser Fahrt. Zerrissene, zerfaltete Steinwände, auf denen Burgruinen vergangenen Zeiten nachtrauern, umsäumen das Tal, durch das sich die Bahn dem Flussbett der Birs anschmiegt. Zuweilen verengt sich die Ebene, die Berge rücken drohend aneinander: eine wildromantische Landschaft jagt vorbei.

Mittelalter und Amerika

In Biel unterbrechen wir die Reise. Es verlohnt sich, denn diese Stadt, in der sich das deutsche und das französische Sprachgebiet treffen, ist voll der seltsamsten Gegensätze. Um den Bahnhof ein neuzeitlich, fast amerikanisch anmutendes Viertel, in der Altstadt ein beinahe unverfälschtes Mittelalter. Die Gegensätze sind aber auch in der Einzelheit da: vor einem trutzigen Turm, dessen vergitterte Fenster das heutige Gefängnis verraten, hüpf lustig ein Springbrunnen... Das ist Biel, wie es einem in



Basel: Die Martinskirche



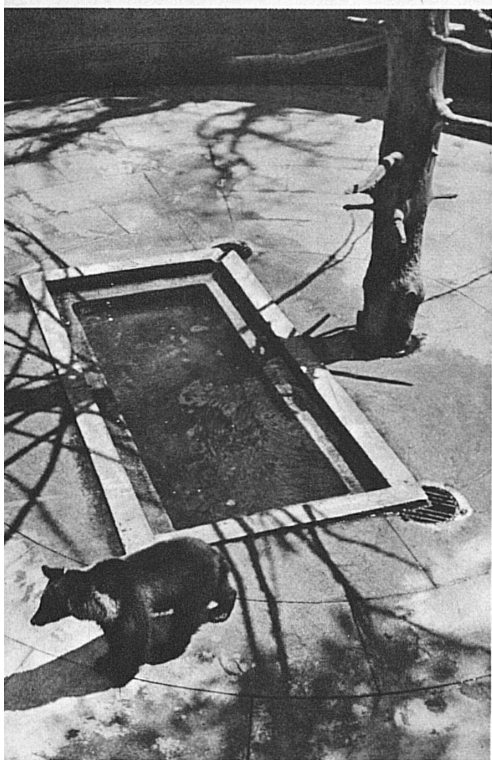
Spukhaft fliegen im engen Juraltal die Eisenhütten von Choindéz vorbei



Das alte Biel

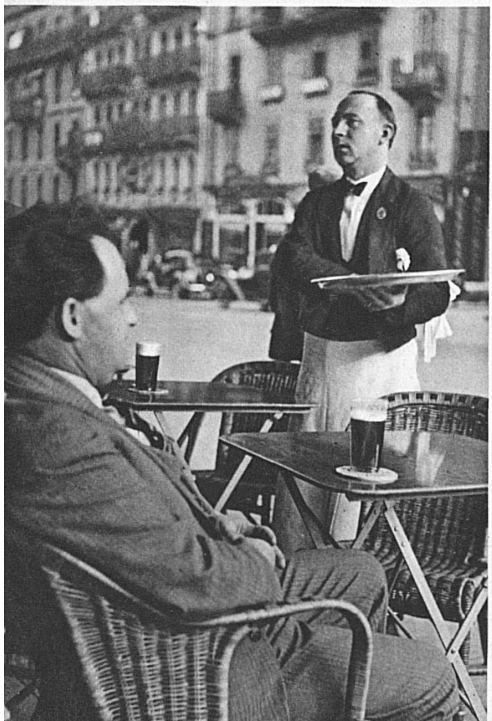


Neuenburg vom Bahnhof aus gesehen



Oben: Ein Blick in den Berner Bärengraben

Unten: Beim Abendschoppen in Genf



mannigfachen Variationen auf Schritt und Tritt begegnet.

Bern

Die Fahrt nach Bern führt durch saftige Wiesen, an freundlichen Gehöften vorbei, Berner Bauernhäusern, deren heimelige Dächer sich wie Pilzhüte schützend fast bis zur Erde neigen. Bern, die Bundesstadt, erreichen wir um Mittag. Zwei Stunden Aufenthalt genügen, um den herrlichen Blick von der Bundesterrasse bis tief in die Alpen zu genießen, vor dem Münster, dem schönen Denkmal der Spätgotik, zu verweilen, am Bärengraben den muntern Späßen der Wappentiere zuzuschauen — und dennoch Zeit für einen Imbiss zu finden.

Neuchâtel

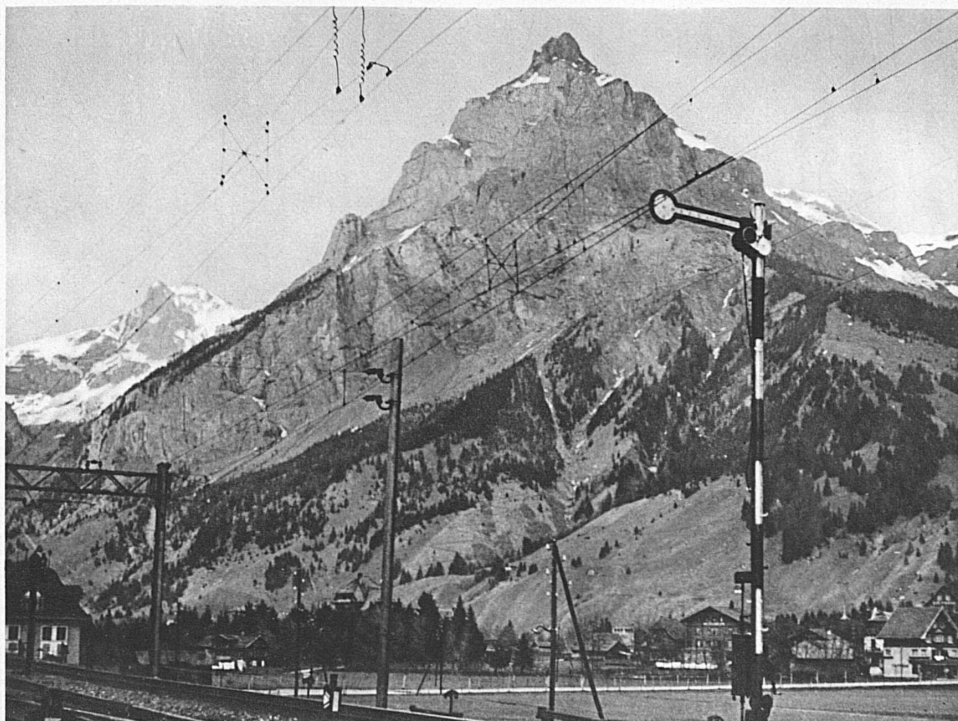
Weiter dann nach Neuchâtel, den Mauern des Chasseral und Chaumont entgegen. Wenn die Bahn am Ufer des glänzenden Neuenburger Sees entlang zieht, ahnt man noch nicht, dass man in ein anderes Sprachgebiet gelangt ist. In Neuchâtel aber, wo wir einen Zug überspringen, erfahren wir

es: diese Stadt der Institute, Pensionate und Schulen hat einen unverkennbar französischen Einschlag, allerdings mehr im Ernsthaften; in Neuchâtel wird gelehrt und gelernt, und wenn man ans andere Ufer blickt, über dem sich in glitzernder Kette die Berge abzeichnen, versteht man, dass hier auch mit Freude gearbeitet wird.

Genf im Abendschein

Anders ist der französische Einschlag in Genf, wohin wir nach einer Fahrt, voll des Schwelgens in berühmten Weinorten, welche die vorwärts drängende Bahn durchheilt, am späten Nachmittag gelangen. Die Menschen sind leichter und unbeschwerter, die Frauen haben den verführerischen Charme, der die Französin auszeichnet. Wenn wir jenes grandiose Schauspiel erhaschen, da sich die letzten Sonnenstrahlen in den Schneegipfeln des Mont-Blanc zu leuchtendem Schimmer fangen und rotes Gold auf das Blau des Sees streuen, ist es, als ob sich die Natur bemühe, diese Stadt, die sich der Völkerbund zum Sitz erwählt hat, vor andern zu adeln.

Die Birre bei Kandersteg





Schloss Chillon am Genfersee

Der zweite Tag

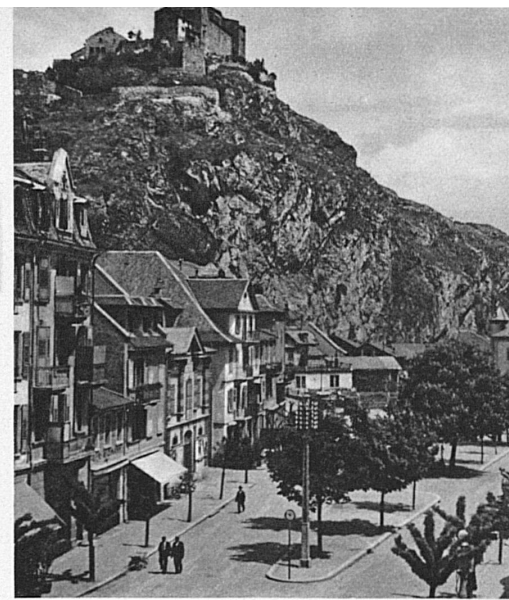
Genfersee und Rhonetäl

Am Morgen brechen wir auf, lassen uns von der Bahn an den Gärten und Villen des Genfersees vorbei tragen, um in Montreux ein Morgenessen einzunehmen, vor uns die Bergriesen der Dént du Midi und den unwahrscheinlich blauen See. Von Montreux nach Sion! Schloss Chillon fliegt vorüber, der Genfersee neigt sich zum Ende, breit und fruchtbar öffnet sich das Rhonetäl. Auf den Wiesen, deren Gräser fast im Gelb des Löwenzahns und den weissen Dolden des Wiesenkerbels ertrinken, stehen die spärlichen Bäume schief: der frische Wind, der vom See kommt, hat sie gebogen. Bei St. Triphon öffnen sich die Walliser Alpen zu einer umspannenden Kulisse, das Tal wird schmaler; nackter zerklüfteter Fels, von Schluchten durchbrochen, ragt steil in die Höhe; aber hinter Martigny wird die Ebene zu einem einzigen Obst- und Reben-

garten, wo das köstliche Gut des Wallis, Früchte und Wein, gedeihen. Mittags rasten wir in Sion, der Hauptstadt des Kantons. Wir streichen ohne Plan durch die Gassen, deren Schieferdächer in der Sonne blitzen; aber es ist, als ob der trutzige Bau der die Stadt überragenden Burg Valère ein geheimnisvoller Magnet sei, man wird wie durch unsichtbare Kraft emporgezogen. Der Blick lässt das Herz für eine Sekunde still stehen. Wie ein unheimlicher Spuk sind zur Linken die halbzerstörten Mauern und Türme des Schlosses Tourbillon erstanden, dessen gewaltige Felsstütze uns bisher verborgen geblieben war. Beim Herabsteigen kommen wir an der dritten Burg, Majoria, vorbei, vor der ein stahlhelmbedeckter Wachtposten patrouilliert: in die Ruine der Burg ist eine Kaserne hineingebaut, Vergangenheit und Gegenwart reichen sich die Hand.

Die Lötschbergbahn

Von Sion bis Brig begleitet die Bahn weiter das grün gewundene Band der Rhone, an dem wir später ein Stück in schwindelnder



Sitten, die Stadt der Burgen (Valère)



Oben: Halt auf dem Brünigpass

Unten: Walliserin

Abendliche Fahrt auf dem Thunersee





Links: Wirtshausschild in alt Luzern

Höhe zurückfahren, als wir in Brig in die Lötschbergbahn hinüberwechseln. Während die Bahn über kühne Viadukte, durch Galerien, über deren einer sich ein Wasserfall schäumend ergiesst, in ungezählten Windungen den Berg hinaufkriecht, kleine Hütten, die am Berge zu kleben scheinen, unter sich lassend, sieht man wie aus einem Flugzeug ins Tal herab. Nachdem der Lötschbergtunnel, der drittlängste der Alpentunnels, durchquert ist, steigen wir in Kandersteg aus, um einen schwarzen Kaffee zu trinken. Wir sind im Herzen des Berner Oberlandes, dessen hohe Berge das Dorf wie schützende Knapen umschliessen, als wachten sie über den idyllischen Frieden. Der zweite Teil der Lötschbergfahrt hat gleichfalls genug des Idyllischen, fast Märchenhaften: wir möchten an einen sagenhaften Zusammenhang zwischen den verfallenen Burgen und dem verborgen schimmernden Blausee, an ein tändelndes Spiel zwischen wehrhaften Rittern und reizenden Nixen glauben. In Spiez verlassen wir den Zug und gehen vom hochgelegenen Bahnhof zur Schiffstation, wo nach dem Fahrplan einer der kleinen Thunerseedampfer warten muss. Er wartet, und nun beschliessen wir den Tag mit einer stillen Fahrt durch das malachitgrüne Wasser nach Interlaken.



Unten: Einfahrt in den Urnersee



Automobiltransport durch den Gott-hard

nen die Tunnels. Kaum ist der erste durchgemessen, öffnet sich eine zauberhafte Aussicht: der Lungernsee liegt unter uns, zuerst schimmert er zaghaft zwischen hohen, schlanken Tannen hindurch, dann schenkt er sich frei und unverhüllt. Auf der Station Lungern schöpfen wir für eine Minute Luft: der Bahnhof scheint im Geläute der Kuhglocken zu schwingen. Bald haben wir bei Alpnachstad den Vierwaldstättersee erreicht.

Die Leuchtenstadt

In Luzern wollen wir zwei Stunden verweilen. Das Viertel der grossen Hotels lassen wir dieses Mal unbeachtet, wir haben uns in die mittelalterlichen überdachten Holzbrücken, in die alten Häuser und Türme verliebt, ja, wir gestehen es offen, wir haben der landschaftlichen Schönheit nicht die Ehre angetan, die sie verdiente, denn Alt-Luzern hat uns nicht losgelassen.

Baedeker hat recht

Aber wir holen das Versäumte nach, als wir eines der grossen Schiffe besteigen, die 1000 Personen fassen, und das uns in 2½stündiger Fahrt über den ganzen See nach Flüelen bringt. Baedeker, der Reiseführer, auf den Millionen fremder Gäste schwören, stellt sachlich fest, dass der See der vier Waldstätte von «keinem der andern Schweizer Seen an Grossartigkeit und Mannigfaltigkeit erreicht wird». Baedeker

hat recht. Die Fahrt ist ein anschwellender Akkord, eine ununterbrochene Steigerung. Sie ist lieblich und romantisch zugleich, in wechselvoller Ueberraschung und überraschendem Wechsel tauchen neue Berge, neue Buchten, neue Orte und Denkmäler schweizerischer Befreiungsgeschichte auf, und Flüelen, wo wir den Tag beenden, ist uns nicht nur als Stätte fröhlicher Gastlichkeit, sondern auch als schöner Abschluss eines schönen Tages willkommen.

Der dritte Tag

Mit Dampf über den Brünig

Die Fahrt von Interlaken nach Brienz am andern Vormittag ist das morgendliche Gegenstück zur gestrigen Abendfahrt. Die gleiche wundervoll grüne Farbe des Wassers, die gleiche Pracht der Berge, deren schneeige Kuppen sich als weisse Tupfen im Wasser malen. In Brienz, am Ende des Sees, steigen wir vom Dampfer in den Zug, der zum erstenmal auf unserer Reise durch die Schweiz von einer kleinen fauchenden, kohlenfressenden Lokomotive gezogen wird. Diese brave Lokomotive, der man nicht ansehen würde, dass sie von Meiringen in 28 Minuten die Wagen der Brünigbahn 475 m in die Höhe zu ziehen vermag, schleppt uns mit Zahnradsicherung langsam zur Passhöhe hinauf; es geht so gemächlich, dass Bahn-

arbeiter mühelos auf den fahrenden Zug springen können, und das ist gut so: wir geniessen den Reiz dieser Fahrt im Doppel, das Auge kann geruhsam in die Tiefe schauen, wo sich die Aare — ein immer schmaler werdender Faden — zum Brienzersee zieht, wir können die brausenden Wasserfälle und die blauen Enzianfelder längs der Schienen bewundern.

Im Lande des Bruder Klaus

Nach Ueberwindung des Passes begin-

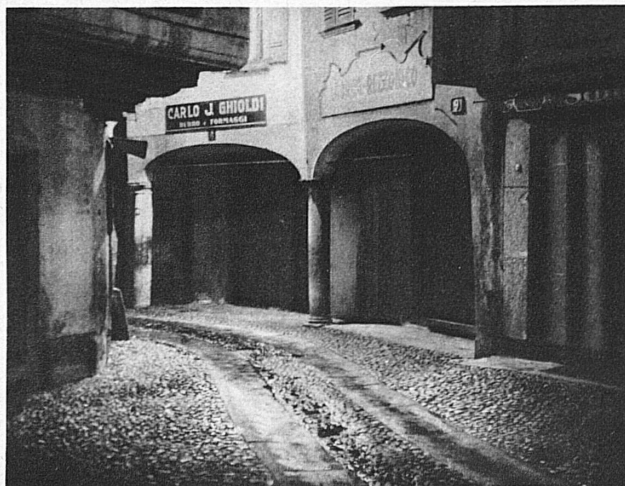


Lugano. Blick vom Bahnhof



Im Tessinerdorf

Nächtliches Lugano



Der vierte Tag

Durchs Herz der Alpen

Die Gotthardbahn, die uns von Flüelen nach Lugano bringt, ist eine Verkörperung der Kraft, der ungebändigten und der bezwungenen. Ungebändigt ist das wilde Wasser der Reuss, die der Zug zunächst begleitet, ungebändigt sind auch die beiden elektrischen Lokomotiven, die in immer höher steigenden Windungen den Zug um das Kirchlein von Wassen kreisen lassen, das wir zuerst über uns, dann in gleicher Höhe und endlich tief unter uns sehen. Bezwungen ist die Kraft Zwinguris, jener Ruine von Amsteg, in der einst Gessler, der Fronvogt, hauste, bezwungen auch die Kraft der Bergwasser, die, in eisernen Röhren gebändigt, die Elektrizitätswerke im Tale speisen müssen. Bezwungen ist endlich die Macht des Gotthards, dessen Leib von dem 15 km langen Tunnel durchbohrt ist, der den Norden mit dem Süden verbindet.

Schweizer Süden

Und dem Süden gehört dieser vierte Reisetag, der uns geraden Weges durch die fruchtbare Ebene des Tessins nach Lugano führt. Lugano — das ist blühende, gesegnete Vegetation, ein schmeichelndes Traumbild, das man wachen Sinnes erspäßt. Selbst der bizarre Koloss des Monte S. Salvatore hat nichts Beunruhigendes, er wirkt, als sei er hineingestellt, um ausdrücklich das irdische Vorhandensein der Vision zu dokumentieren. Am Nachmittag ein Spaziergang nach Gandria, am Fusse des Monte Brè entlang, dem zahmern Bruder des Salvatore. Um so weniger zahm ist Gandria selbst, das pittoreske Felsenest, mit seinen schmalen düstern Gassen, das wie zum Protest gegen den lockenden Zaubergarten Lugano aus dem Gestein herausgewachsen zu sein scheint.

Lugano bei Nacht

Schlendert man, nach Lugano zurückgekehrt, abends durch die Laubengänge der Stras-



Bündner Weinstube in Chur

sen, hört man Gesang aus den Fenstern. Oft sind es Stimmen, die man sich auf der Bühne wünschte. Aber die Leute im Tessin singen nicht für andere, sondern für sich selbst. Lugano liegt eben nicht nur im Süden, Lugano ist eine Inkarnation des Südens.

Der fünfte Tag

Ein Wunsch, der auf den Sommer warten muss

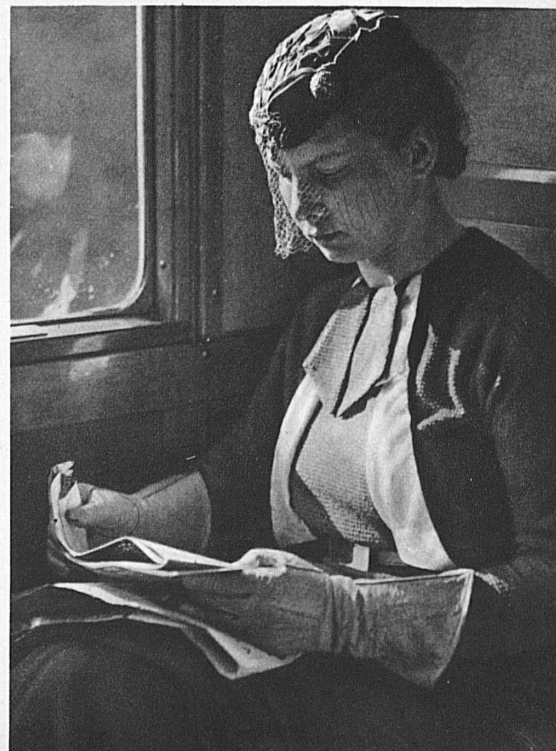
Die klotzigen Kegel des Brè und des Salvatore liegen noch im glasigen Dunst des frühen Tages, als wir Lugano verlassen und an Bellinzonas

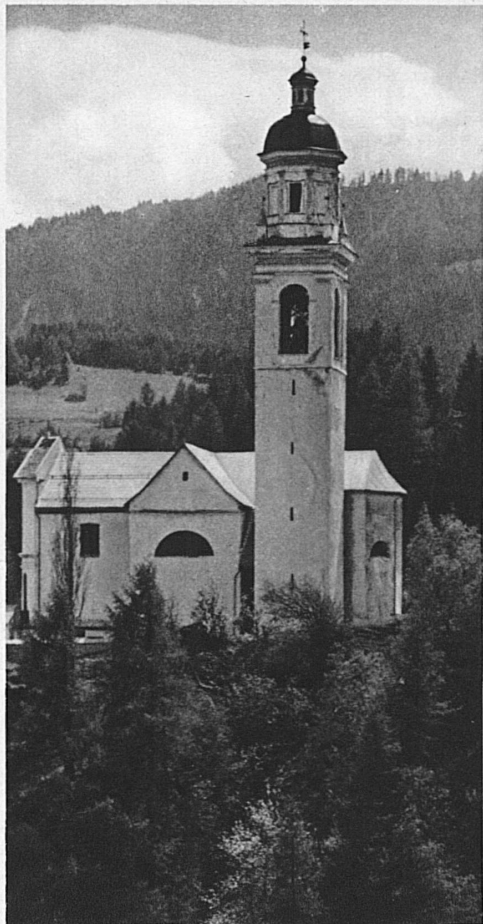
stolzen Kastellen vorbei über den Gotthard zurück nach Göschenen fahren. Hier müssen wir — die wir unsere Reise Ende Mai unternahmen — zu unserer Enttäuschung erfahren, dass der Oberalppass noch nicht schneefrei sei, dass wir also statt über die Berge ins Bündner Land zu gelangen, von der Ebene Einlass begehren müssen. Aber die Schöllenenbahn, die durch trostlose Steinwildnis, zwischen jäh abstürzendem Geröll in gewundenen Tunnels an den schäumenden Wassern der Reuss nach Andermatt hinaufsteigt, lassen wir uns nicht entgehen; es ist eine Fahrt von beklemmender Grossartigkeit.

Auf Umwegen ins Land der 150 Täler

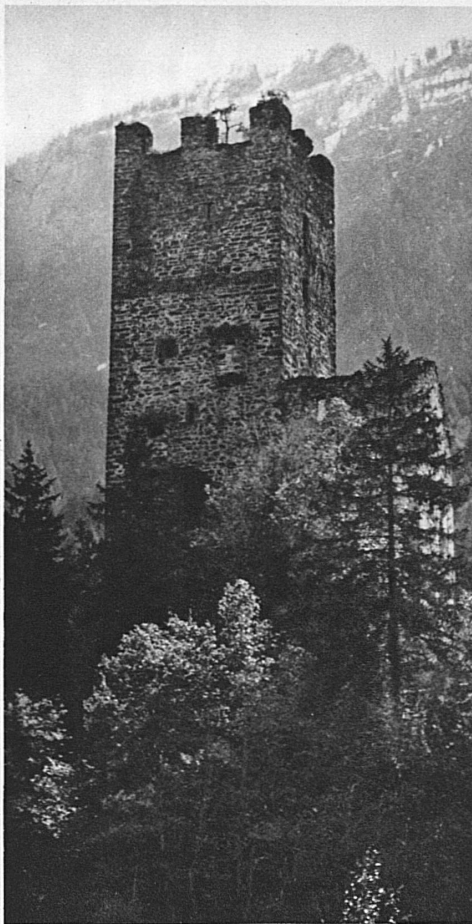
Mit dem nächsten Zug geht es nach Göschenen zurück, und die Bahn trägt uns dann an den Gestaden, des Vierwaldstätter- und Zugersees vorbei zum Zürichsee. In Thalwil steigen wir nach Chur um, die Bahn bleibt dem Zürichsee treu, Landsitze von Zürcher Patrizierfamilien fliegen vorüber, auch die Ufenau, wo Hutten seine Tage beschloss, und nach einer kurzen Strecke durch Wiesengrün kommen wir abermals an eines der schönsten Schweizer Gewässer, den Walensee, über dem in majestätischer Starre die zackige Krone der Churfürsten ragt. Am Nachmittag sind wir in Chur, dem

Ziel dieses Tages. Wir gehen durch die alten Strassen, steigen die Treppen zum bischöflichen Hof hinauf, der wie eine Festung die schöne Hauptstadt Graubündens beherrscht, besuchen die Kathedrale mit ihren seltsam-verschobenen Gewölben und sitzen am Abend in einer der vielen Bündner Weinstuben, zwischen holzgetäfelten Wänden bei einem Glas roten Churer Schillers.





Kirche in Tiefencastel



Ruine Ehrenfels bei Thusis



Der schöne Brunnen auf dem Martinsplatz in Chur

Der sechste Tag

Dieser Tag bringt den Höhepunkt unserer Reise

Im wörtlichen Sinne: denn wir schauen am Nachmittag von der 2189 m hohen Alp Grüm in die Erhabenheit des Palü. Und im übertragenen Sinne: Rhätische und Berninabahn, die uns von Chur herauf brachten, wetteiferten darin, jede in ihrer Art, dem Reisenden die Schönheiten der Alpen zu offenbaren.

Die Rhätische Bahn

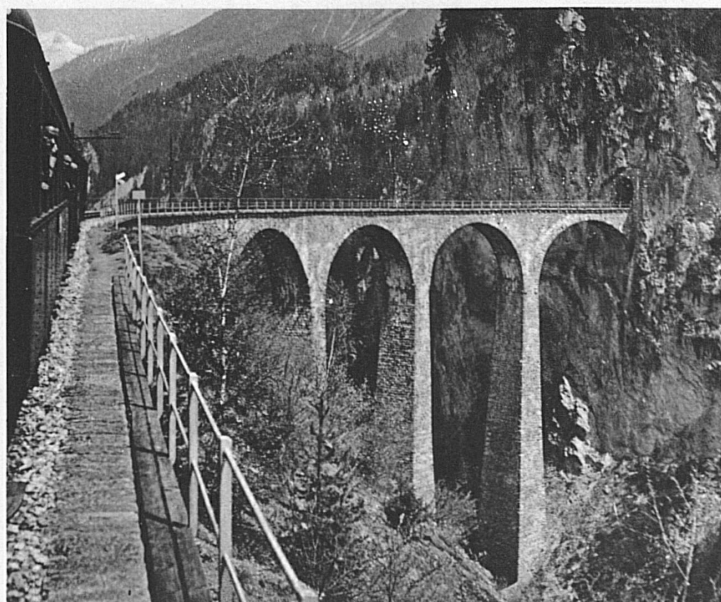
tut es im Wechsel: sie führt durch liebliche Täler an kapellen- und burgengekrönten

Hügeln vorbei, sie überquert auf gigantischen Viadukten die Schluchten, in deren Tiefe die Albula braust, sie frisst sich verbissen durch 40 Tunnels zum Ziele, sie klettert zäh in die Höhe, so dass man vierfach ihre Spuren verfolgen kann. Aber sie überwindet die Steigungen nicht, indem sie etwa blindwütig die Berge durchbohrt; man hat das Gefühl, die Bahn sei bei der Wahl ihres Weges allein darauf bedacht gewesen, in immer packenderen Aussichten das Auge auf das vorzubereiten, was uns im

Oberengadin

erwartet. Wie die schneebedeckten Gipfel dort gleichsam greifbar vor uns stehen und sich in majestätischer Ruhe in der Seenkette

spiegeln — das ist von einzigartiger und doch nicht erdrückender Grösse. Und dann fährt man mit der Berninabahn, die für Inhaber eines Generalabonnements Ermässigung gewährt, tief in die Einsamkeit der Berge hinein, an der weissgestreckten Zunge des Morteratsch, an den spärlichen Häusern vorbei, um auf Alp Grüm in ehrfürchtigem Schauer das schweigende Wunder des ewigen Eises aufzunehmen. Am späten Abend stehen wir am St. Moritzersee. Die Sterne blühen am blauschwarzen Himmel, der Schnee der hohen Berge schimmert im fahlen Mondlicht, das Wasser des Sees ist vom Nachtwind leicht gekräuselt. Und dieses letzte Bild begleitet uns, als wir zur Ruhe gehen.



Der gewaltige Landwasserviadukt bei Filisur



St. Moritz im Vorfrühling



Alp Grüm (Berninabahn)

Phot.: Steiner

In der Großstadt Zürich

Der siebente Tag

Großstadt, Tiere und Menschen

Am Mittag sind wir in der grössten Stadt der Schweiz. Nach der Einwohnerzahl, auch wenn sie sich in noch so stürmischem Tempo entwickelt, mag Zürich noch nicht unter die Weltstädte gerechnet werden, der Bedeutung nach wohl. Wenn wir bei der Einfahrt in den Bahnhof das gewaltige, fast überdimensionale Gebäude der Sihlpst erblicken, ahnen wir es; wenn wir dann durch die Bahnhofstrasse spazieren, die flankiert ist von steinernen Tresoren, die sich Banken nennen, wissen wir es. Zürich legt indessen keinen Wert darauf, sich mit jenen lärmenden, reisserischen Emblemen zu umgeben, mit denen manche Großstadt ihre Geltung zu beweisen trachtet, Zürichs Ehrgeiz liegt in einer andern Richtung: es will, von der Natur mit Bergen und Wasser verschwenderisch bedacht, unter den grossen Menschenansammlungen der Erde eine der schönsten sein. Wir durchstreifen an jenem Nachmittag die Stadt, bleiben auf der Quaibrücke stehen, wo sich uns noch einmal in weiter Ferne die Alpen in ihrer ganzen Herrlichkeit auftun, schauen vom Lindenhof aus, der alten Römerbefestigung, auf die Dächer der Altstadt, wir steigen zur Allmend hinauf, zum höchstgelegenen Zoo Europas, einem Tierpark, der in seiner Anlehnung an die schönsten Vorbilder des Auslandes zum berechtigten Stolze Zürichs geworden ist. Abends aber sehen wir vom Zürichberg aus, wie sich allmählich die Lichter unter uns entflammen; zuerst sind es wenige, dann immer mehr, bis endlich die Großstadt ein einziges funkelndes Häusermeer geworden ist.





Prediger-Kirche und
Universität in Zürich

Der achte Tag

Das ist der Tag der Ostschweiz. In kurzer Fahrt bringt uns der Schnellzug, aus dem wir einen Blick auf Winterthurs imponierende Maschinenhallen werfen können, nach St. Gallen.

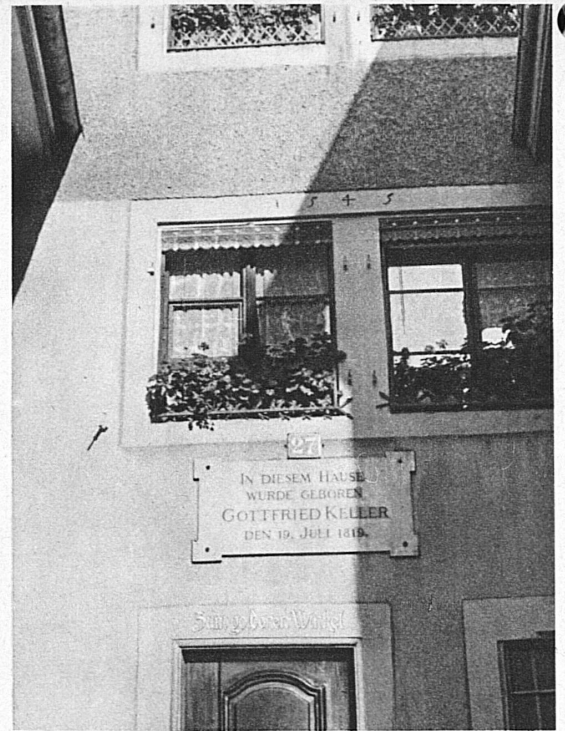
Es gibt zwei St. Gallen,

eines, das in der Nähe des Bahnhofs erstanden ist und ein wenig unpersönlich wirkt, und eines, das im Herzen der Stadt liegt und dem unser eigentliches Interesse gilt. Da gibt es noch Häuser mit prächtig geschnitzten Erkern in der Umgebung des Marktes zum Beispiel, aber den kunstvollsten sieht man am buntbemalten Haus «zum Greif», dicht beim Klosterhof. Und der ist die schönste Sehenswürdigkeit: ein weiter Platz, umrahmt von den alten Baulichkeiten der ehemaligen Benediktinerabtei, überragt von der schlanktürmigen Kathedrale, die sich allerdings während unseres Besuchs im Holzgewand von Baugerüsten präsentierte. Der Klosterhof ist eine Oase der Besinnlichkeit und der Ruhe inmitten einer fleissigen Stadt. Unserm Vorsatz zum Trotz, auf unserer Reise durch die Schweiz diesmal die Museen unberücksichtigt zu lassen, um uns nicht zu zersplittern, machen wir hier, im Zentrum der Stickereiindustrie, einen Sprung ins Gewerbemuseum, wo die Sammlung Iklé in seltener Vollständigkeit Nadelarbeiten von den primitivsten bis zu den kompliziertesten zeigt, von altägyptischen bis zu solchen unserer Tage.

Am Mittag sind wir am Bodensee

Ueber sanft gewellte Hügel, von denen man über das Wasser weit zum andern Ufer schaut, hat uns die Bahn nach Romanshorn gebracht. Dort spannt sich, das zweitemal auf unserer Reise, ein rauchendes Lokomotivchen vor die Eisenbahnwagen und führt uns prustend durch Obstgärten, in denen die Bäume wie stramme Soldaten in einer Reihe stehen, nach dem reizvollen Kreuzlingen, der nordöstlichen Grenzstation, die wir uns als Ziel unserer Reise gewählt hatten. Von hier aus können wir die Heimfahrt antreten und zum letztenmal das bis Mitternacht geltende Generalabonnement vorweisen, das uns — ein modernes Märchen — für acht Tage zu unbeschränkten Herren der schweizerischen Schienenstränge gemacht hatte.

Ernst Günther.



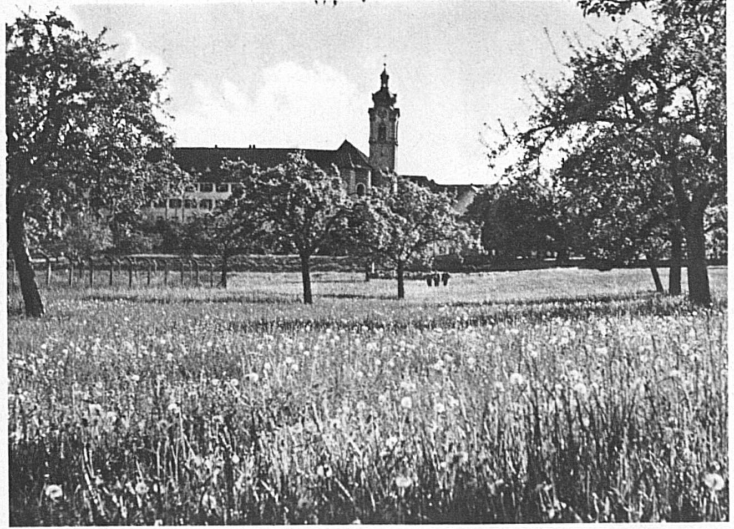
« Zum goldenen Winkel », Gottfried Kellers Geburtshaus am Neumarkt



Der schön geschnitzte Erker am Haus «zum Greif» in St. Gallen



Grenzbahnhof Romanshorn



Die Stiftskirche Kreuzlingen am Bodensee

Phot.: Baumgartner