

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 9

Artikel: Le rêve

Autor: Goumaz, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774384>

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: 25.11.2025

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

Eisenbahnbaus überhaupt zurückgeht. Da bekämpften sich die Interessen einzelner Landstriche und Ortschaften; hochfliegende Pläne wollten eine Bahnlinie von Brugg reuþaufwärts über Bremgarten nach Affoltern am Albis als dem Anschlußpunkt nach dem Gotthard ins Werk gesetzt wissen, während die Kreise im westlichen Freiamt einer Tracéführung über Wohlen und Muri nach Rotkreuz den Vorzug gaben, die dann als «aargauische Südbahn» auch verwirklicht wurde. Nach Bremgarten errichtete man vorerst nur eine normalspurige Stichbahn von Wohlen her, mit deren Geschäftsgang es von Anfang an nicht zum besten bestellt war. Sie kam 1902 durch Rückkauf an die Bundesbahnen. Fast auf den gleichen Zeitpunkt hin war aber auch die Idee einer elektrischen Schmalspurbahn über den Mutschellen, von Bremgarten ins Limmattal, realisiert, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit Energie lanciert worden war. Nun erst war den langjährigen Wünschen des Städtchens, der Stadt und dem Wirtschaftszentrum Zürich näher gebracht zu werden, Genüge getan. Freilich dauerte es noch ein volles Jahrzehnt, bis auch die Verbindung zwischen den beiden Bremgartner Bahnstationen, über die Reuß hinüber, zustande gekommen war; seit dem Februar 1912 fahren

die Züge der Bremgarten-Dietikon-Bahn bis Wohlen, auf elektrifizierter Strecke, auf der aber, als Kuriosum unter den Schweizer Bahnen, die ursprünglich alleinige Normalspur beibehalten und ihr die Schmalspur mittelst einer dritten Schiene eingefügt wurde. Wie sehr die Bahn der Gegend Aufschwung brachte, beweisen die Frequenzen, die sich seit der Zeit der Postkutsche mehr als ver-hundertfachten: zählte man 1898 noch rund 8000 Gäste, die mit der Post über den Mutschellen fuhren, so benützten 1902 80 000, 1949 1 337 000 Passagiere die BDB. Dabei hat sich ein überaus reger Pendelverkehr vom Reuß. nach dem Limmattal entwickelt: rund 700—800 Abonnenten begeben sich gegenwärtig von Bremgarten, Berikon usw. jeden Morgen mit den Zügen zwischen 5 und 7 Uhr zur Arbeit Richtung Limmattal, über Dietikon, sei es nach Zürich oder nach Baden, und kehren abends zwischen 17 und 20 Uhr wieder nach Hause zurück. Der tägliche Stoßverkehr ist für den Betrieb der BDB heute charakteristisch; er wird höchstens an gewissen schönen Frühlings- oder Herbstsonntagen und vor allem am Oster- und Pfingstmontag überboten, da ein traditioneller großer Markt das Volk von weither nach Bremgarten lockt. Der Stoßverkehr aber ist für die Bereithaltung von genügend Roll-

material maßgebend. Das Unternehmen ist auch in dieser Hinsicht heute ausgezeichnet gerüstet. Neben je zwei vierachsigen Motorwagen von 1912/13 und 1928/32 mit je vier Motoren von 85, resp. 90 PS und einer ganzen Reihe von Anhängern aus den letzten Jahrzehnten stehen ihm drei neue Motortriebwagen aus dem Jahre 1947, mit je vier Motoren von 125 PS, und seit dem Spätherbst 1949 drei ebenso geräumige und elegante Anhängewagen zur Verfügung. Die neuen Fahrzeuge wurden allesamt in der Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren angefertigt; die elektrische Ausrüstung stammt, was den Betrieb anbelangt, von der Maschinenfabrik Oerlikon, hinsichtlich der Lichtanlage aus der eigenen Werkstätte der BDB. Die 18,3 m langen, 2,5 m breiten Wagen zählen 54, resp. 66 Sitzplätze, dazu je 20 Stehplätze auf den Mittelperrons.

Unsere Bilder auf der nebenstehenden Seite möchten einige Ausschnitte aus dem Betrieb dieser an ihrer Streckenlänge gemessen kleinen, aber für die Gegend lebenswichtigen und erfreulich gedeihenden Bahn vermitteln, die unterwegs prächtige Ausblicke in eine anmutige Landschaft und von der Paßhöhe des Mutschellen weithin über das Reußtal bis zu den Gipfeln der Alpen gewährt.

—e.

LES RENCONTRES INTERNATIONALES DE GENÈVE

6—16 septembre

Les «Rencontres» de cette année, en traitant des droits de l'esprit et des exigences sociales, ne se proposent pas d'aboutir à une formule définitive. Mais un débat paraît nécessaire si l'on tient à dépasser quelques-unes des contradictions qui divisent le monde actuel. Sept grandes conférences sont prévues: «L'esprit et ses exigences», par M. Roland de Pury (Suisse) le 6 septembre; «Vie intérieure et vie active», par M. Alph. de Waelhens (Belgique) le 7 septembre; «La liberté de l'esprit et l'Etat», par M. Galvano della Volpe (Italie) le 8 septembre; «Les

conditions du travail et la vie de l'esprit», par M. Georges Friedmann (France) le 11 septembre; «L'insécurité matérielle et la vie de l'esprit», par M. Georges Duveau (France) le 12 septembre; «La culture et sa diffusion dans le monde entier», par M. Roger Causse (Belgique) le 13 septembre; «Chances et risques de l'esprit», par M. Henri Miéville (Suisse) le 14 septembre.

Huit entretiens publics et gratuits auront lieu avec la participation des conférenciers et de personnalités européennes. Au Grand-Théâtre de Genève, samedi 9 et lundi 11 sep-

tembre, spectacle de gala avec «Pelléas et Mélisande», de Claude Debussy, sous la direction d'Ernest Ansermet; mercredi 13, concert symphonique de l'Orchestre de la Suisse romande, dirigé par Eugène Ormandy; vendredi 15 et samedi 16 septembre, représentations d'une œuvre de Jean Mogin «A chacun selon sa faim», par la Compagnie Hermantier.

Le secrétariat des «Rencontres internationales», 3, promenade du Pin, à Genève, donnera d'autres précisions.

LE RÊVE

Comme je me souviens de cette petite gare au bord du lac! Une de ces petites gares comme il y en a tant, style P. L. M. de prime abord et seulement pour les civils. Pour nous cheminots ce style importe peu, mais quantité d'autres choses telles qu'installations ferroviaires, double ou simple voie, barrières, etc. Mais cette petite gare-là, loin, bien loin à la ronde et sur toutes les lignes était réputée, aussi invraisemblable que cela paraisse, pour son chef de gare. Si j'étais vieux ou chagrin, j'ajouterais aussitôt que jamais plus on ne verra dans ce pays un chef de gare pareil. Qu'avait-il donc de si particulier? Il avait tout simplement manqué sa vocation et était devenu cheminot à la place de militaire. Bien bâti, grand, large

d'épaules et mince de hanches, l'uniforme lui allait à ravir. La démarche, le ton, l'allure, tout cela dénotait une longue habitude de l'uniforme et d'un peu de commandement. Je ne puis mieux le décrire qu'en vous disant qu'il ressemblait assez bien à Eric von Stroheim. Et il le savait! Alors, histoire de rire un brin, nous dosions savamment dans les conversations les prouesses des hommes de guerre fameux avec celles de son héros. Qui, le prochain jour de congé s'en allait à la grand-ville admirer son sosie dans la salle obscure d'un cinéma? Notre chef de gare. Il fallait le voir les jours suivants, le poing sur la hanche, les muscles du visage crispés. Les abonnés qui, du train, regardaient notre chef au moment où il don-

nait l'ordre de départ avec la palette, restaient sidérés devant l'attitude impeccable et un tel déploiement de luxe sobre dans le geste.

Puis vint l'heure de la retraite et il lui fallut quitter sa gare. A ce moment-là, devant son réel chagrin, nous en étions à regretter nos innocentes plaisanteries. Le jour du départ il vint nous trouver en tenant sous le bras un grand tableau encadré. «Voilà, dit-il d'un ton solennel, le cadeau que je fais à ma dernière gare.» C'était «Le Rêve». Aux dernières lueurs de feux de bivouac, une troupe dort sur la terre nue. Les soldats somnolent enroulés dans leurs capotes. Au premier plan deux jeunes soldats, la tête sur le havresac en guise d'oreillers, parlent, les

yeux mi-clos. Et dans les nuées, symbolisant le Rêve, un Victoire démente tient à la hampe un drapeau déployé cependant que le bataillon poursuit avec une « furia francese » un ennemi battu.

Vraiment notre ancien chef de gare avait fait un geste magnifique en nous donnant ce tableau. Mais une page de sa vie se tournait, la plus importante avant la fin; adieu l'uniforme de cheminot, l'antique re-dingote à boutons d'or, adieu le tableau de la légion qui symbolisait ses secrètes

aspirations. Abandonnait-il à jamais son rêve dans le désarroi du départ?

Je connais un vieux monsieur de 75 ans qui vient chaque dimanche, vers 12.30 h., regarder passer « son » train. Il pratique ainsi depuis fort longtemps, faisant les cent pas sur le quai avant de s'en retourner déjeuner. Dimanche dernier il m'a déclaré: « Que voulez-vous, c'est ma marotte. J'aurais toujours désiré apprendre à conduire une locomotive mais mes parents ne l'ont pas voulu. Alors je viens chaque dimanche me

retremper un peu dans l'atmosphère que j'aurais tant aimée. Toute ma vie j'ai travaillé comme horticulteur mais maintenant que me voilà devenu vieux je songe encore avec davantage d'acuité à mon rêve de jadis. »

Il est reparti après que le train 13 (son direct préféré) eut démarré et que, dans la grande gare exceptionnellement déserte, seuls quelques moineaux bavards criaient sous la marquise. J. Goumaz.

DIE WANDERUNG DES MONATS

Waldenburg – Bölchenfluh (1102 m) – Allerheiligenberg – Bärenwil – Schloßhöhe – Roggenfluh (998 m) – Balsthal oder Oensingen

Jetzt ist die richtige Zeit für Jurawanderungen: Die große Hitze ist vorbei, die Sicht wird klar und weit, das Gold beginnt über die baumbestandenen Flühe zu rieseln — hier kommt der Herbst meist früher als im Mittelland.

Aus dem « Waldenburgerli », der kleinsten Schmalspurbahn des Landes, springen wir an der Endstation, dem malerischen Städtchen, das um 1200 von den damals bedeutenden Grafen von Froburg gegründet wurde. An jene fernen Zeiten erinnert noch das Obertor; da und dort sind außerdem Reste der einstigen Stadtmauer erhalten. Wir steigen zur Ruine der Stammburg empor; sie war in spätern Jahrhunderten Landvogteischloß und wurde wie so viele ihresgleichen im wilden Jahre 1798 in Flammen gelegt.

Ein prächtiger Wanderweg führt uns in sachtem Auf und Ab nach Osten. Reizvoll sind die Tiefblicke in die stillen Tälchen uns

zu Füßen; das stark durchfurchte Gelände des Basler Tafeljuras bringt es mit sich, daß beinahe alle hundert Meter das Bild sich völlig wandelt. Schon ragen Dürreck und Bölchenfluh vor uns empor mit überraschend steilen Flühen, und binnen kurzem kommen wir auf steinigem Weg auf den Grat und Gipfel der Bölchenfluh, welche noch zur Hauptkette des Faltenjuras gehört und als zweithöchste Erhebung im Baselbiet von einiger Bedeutung ist. Bei hellem Wetter ist die Aussicht herrlich: In fast endlosem Wellenschwung dehnt sich nordwärts das Basel-land, bis es in die blauen Höhen des Schwarzwaldes überleitet; nach Süden aber überschauen wir das Mittelland bis hin zum Alpenzug.

Wir sind damit bereits auf den berühmten « Jurahöhenweg » gelangt. Er fängt am Lägerfuß im Züribiet an und endet weit im Welschland drüben. Hier sind wir in

seinem vielgestaltigen Mittelteil. Zunächst leitet er uns in weitem Bogen zum Sanatorium Allerheiligenberg, dann geht's, fast ständig durch den Schattenwald, zum abseitigen Weiler Asp und endlich zu den Häusern von Bärenwil, wo wir die Straße Langenbruck - Hägendorf kreuzen. Auch ihr zu folgen und in die wildromantische Teufelsschlucht abzubiegen, wäre verlockend, doch unsere Höhenwanderung ins Tal der Burgen reizt doch noch mehr. So ziehen wir denn am Waldhang der Hohen Fluh bergan, und unversehens tut sich vor uns die Weidenschaft der Schloßhöhe auf, deren Name nicht schwer zu deuten ist: Vor uns erheben sich die Mauern der Feste Alt-Bechburg, des ältesten Schlosses ringsum, das anno 1713 einem Brande zum Opfer fiel.

Und nun kommt eigentlich der schönste Teil der Wanderung. Ständig über Weiden oder durch lockern Wald gelangen wir auf die Roggenfluh, die sich zum Grate schärft und steil über der Balsthaler Klus einen Ausichtserker baut, von dem wir wie aus einem Flugzeug in die Tiefe und die Ferne schauen. Direkt vor uns, jenseits der Klus, reckt sich als wuchtige Kette der zum Weissenstein führende Lebernkamm auf, der unsere Landschaft in zwei Teile trennt: Rechts ist es ein nimmermüdes Spiel von blauen Höhenzügen; links dehnt sich das fruchtschwere Mittelland mit unzähligen Dörfern, Weilern, Einzelhöfen. Und wenn dann über dem Duft der Niederung die Alpen schwimmen, will es uns sein wie eine Vision. — Der Abstieg führt entweder schattenhalb nach Balsthal, das trotz seines neuzeitlichen Gebarens noch manche Erinnerung an vergangene Zeiten bewahrt, oder beim markigen Schloß Neu-Bechburg, einem noch heute bewohnten Privatbesitz, vorüber nach Oensingen, der Schnellzugsstation.

Zeiten: Waldenburg - Bölchenfluh: 2 Std.; Bölchenfluh - Bärenwil: 1½ Std.; Bärenwil - Roggenfluh: 2 Std.; Roggenfluh - Balsthal: ½ Std.; Roggenfluh - Oensingen (Station): gut ½ Std.

yz.

