

Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 5 (1983)
Heft: 19

Artikel: Spaziergänge am Bahndamm
Autor: Zimmermann, Theo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-653305>

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

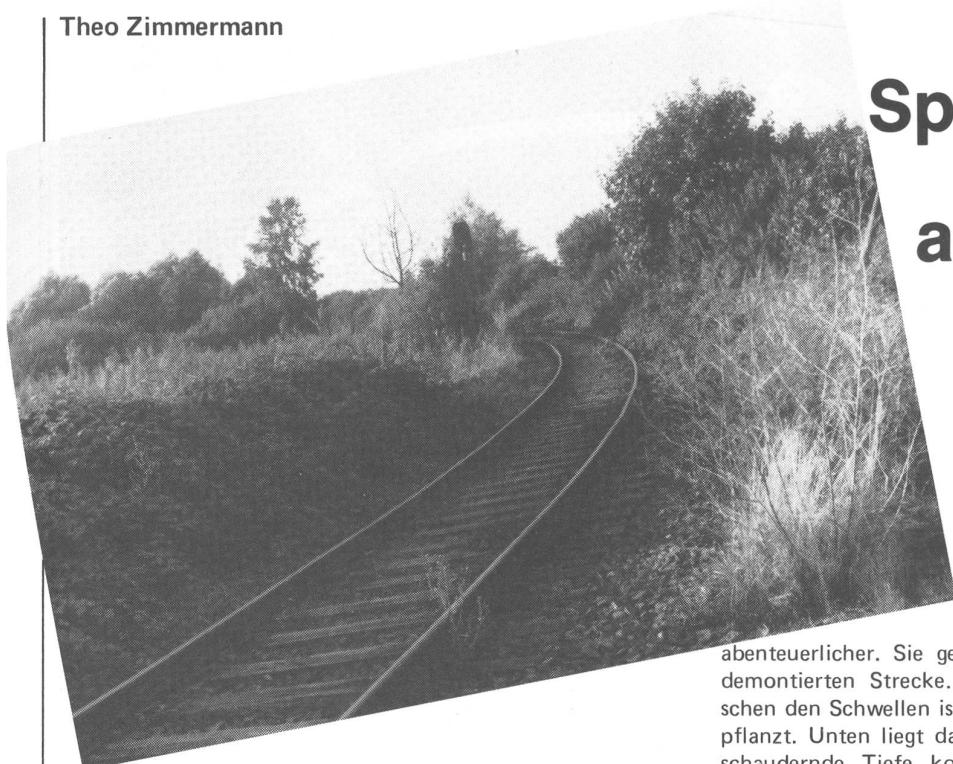
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 16.02.2026

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

Theo Zimmermann

Spaziergänge am Bahndamm



Bahndämme sind Fremdkörper in der Natur. Und ich, der ich auf dem Bahndamm gehe, auf den Schienen balanciere, über die Schwelben stolpere, bin dort ein Fremdkörper. Der Damm ist nicht für mich gemacht. Die Schwelben liegen zu dicht für meine Schritte. Wenn ich eine Schwelle überspringe, lande ich wieder auf dem Schotter. Es ist kein ordentliches Laufen. Auf den Schienen geht es besser, aber lange bleibe ich nicht oben, ohne zu wanken und mit den Armen zu rudern. Dann laufe ich wieder über Schotter und Schwelben. Der Bahndamm irritiert. Breit und einladend zieht er sich hin. Doch seine Einteilung, sein Rhythmus lässt sich mit dem menschlichen Gehapparat nicht elegant beherrschen.

Trotzdem lockt es mich auf die Geleise. Nebenstrecken sind idyllisch. Meine Bahndämme ziehen sich durch sumpfige, verschilfte Niederungen, durch Bruchwald und Wiesen. Sicher ist gerade der feuchte, weiche Untergrund die Voraussetzung für einen Damm. Weit geht der Blick nach rechts und links, jedenfalls weiter als von unten aus dem Sumpf. Ein erhabenes Gefühl ist vielleicht unbewußt da. Der Blick nach vorn wird auf seltsame Weise von den Schienen gelenkt. Schnurgerade laufen sie in die Ferne, nähern sich einander immermehr an. Oder sie verschwinden in einer weitgeschwungenen Kurve hinter Bäumen. Sie führen mit Sicherheit irgendwohin, so sicher wie keine Straße. Wie komme ich darauf? Ich denke, durch das Zusammenspiel von Damm und Geleisen. Der Damm ist ein schlichtes, aber monumentales Kunst-Werk, zielgerichtetes Menschenwerk zwischen hier und dort. Die glänzenden Fäden der Schienen, die obenauf liegen, lassen eine Abweichung nicht erkennen. Wohin auch abzweigen? Über holprige Wege, über Stock und Stein? Mit dem Blick gleiten auch die Gedanken weiter über das Land: irgendwohin. Das Aufregendste an Bahnlinien sind Brücken. Auf der Brücke über die Fuhse liegen zwischen den Schienen rautierte Eisenbleche. Die knallen und dröhnen beim Darüberlaufen. Sie federn auch ein bißchen. Daneben kann ich nach unten in die trübe Brühe sehen. Beim Vortasten auf den stählernen Trägern der Brückenkonstruktion kommen prickelnde Gefühle in der Magengegend. Die Brücke über den Mittelland-Kanal ist noch

abenteuerlicher. Sie gehört zu einer stillgelegten, aber nicht demontierten Strecke. Hier gibt es keine Stahlbleche. Zwischen den Schwelben ist Leere, die sich ins Körperinnere fort-pflanzt. Unten liegt das Wasser. Die ersten Schritte über die schaudernde Tiefe kosten Überwindung: unsinnige Angst, die bald einem Anflug von Kühnheit weicht. Diese Strecke hat schon etwas Romantisches. Gräser, Disteln, kleine Birken wachsen zwischen den Geleisen. Die Natur liegt nicht mehr neben der Eisenbahn, sondern wieder an der alten Stelle, nur ein paar Meter höher als vorher. Der Fremdkörper ist getarnt.

Es ist beruhigend, daß alte Bahndämme in Ruhe gelassen werden. So teilen sie das Schicksal der romantischsten Ruinen. Wenn sie nicht mehr befahren werden, sind Bahnstrecken vollständig nutzlos. Auf der schmalen Dammkrone lassen sich weder Straßen noch Autobahnen anlegen. Sie geraten in Vergessenheit. Manchmal werden sie für moderne Zwecke durchbrochen, eingeebnet oder überbaut. Die meisten Dämme aber bleiben liegen. Wo sollte auch sonst der Schotter hingeräumt werden. Dafür gibt es keinen günstigeren Platz als die Schutt-halden, die sich kreuz und quer durch Deutschland ziehen.

