

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 9

Artikel: Indien fährt Eisenbahn
Autor: Klötzl, C. Z.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755681>

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: 19.01.2026

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



Eine Völkerschau auf dem Bahnhof.

Indische Bahnhöfe zeigen stets ein buntes, abwechslungsreiches Bild der vielgestaltigen Bewohnerschaft

Indien fährt Eisenbahn

VON C. Z. KLÖTZEL • AUFNAHMEN P. & A.

Indien ist kein Land: Indien ist ein Kontinent! Fünf Tage braucht man, um von seiner Südspitze, dort, wo die «Adamsbrücke» nach Ceylon hinüberführt, bis nach Peshawar zu gelangen, der Grenz- und Garnisonstadt am Kheiberpaß, der nach Afghanistan führt. Zwei Tage braucht der schnellste Zug, um die Europapost aus Bombay, dem großen Hafen der Westküste, nach Kalkutta, dem großen Hafen der Ostküste zu bringen. Ein Drittel des indischen Territoriums ist nicht viel besser als Steppe und Wüste.

Die großen Eisenbahnlinien sind deshalb in viel höherem Maße als irgendwo in Europa die Kraftlinien nicht nur des Verkehrs, sondern auch der Zivilisation.

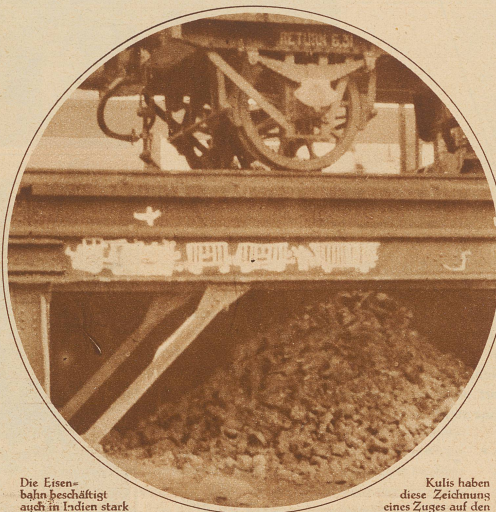
Nichts Seltsameres, Bunteres, Gegensätzlicheres als ein großer indischer Bahnhof. Victoria-Station in Bombay oder Howrah-Station in Kalkutta nehmen es an Größe, Menschengewimmel und Modernität der technischen Einrichtungen mit jedem europäischen Hauptbahnhof auf. Nur daß sie ungleich

interessanter sind! Denn europäisches und orientalisches Leben, das sich sonst gern voneinander scheidet wie Oel und Wasser, fließt dort notgedrungen ineinander, so sehr man auch hier bestrebt ist, die Grenzen aufrechtzuerhalten.

Die indischen Eisenbahnen sind eine zu hundert Prozent englische Einrichtung. Das wirkt sich in ihrer Führung deutlich genug aus. Obwohl die große Masse der Fahrgäste aus der indischen Bevölkerung kommt, berücksichtigt der Betrieb in erster



Ein blinder Passagier. In Südinien erklimmen oft wilde Affen die Wagendächer, um ein Stück weit mitgenommen zu werden. Dabei besuchen sie gern leere Abteile und schleppen fort, was dort etwa herumliegt



Die Eisenbahn beschäftigt auch in Indien stark die Phantasie. Einfache



Kulis haben diese Zeichnung eines Zuges auf den Eisenbalken geklebt

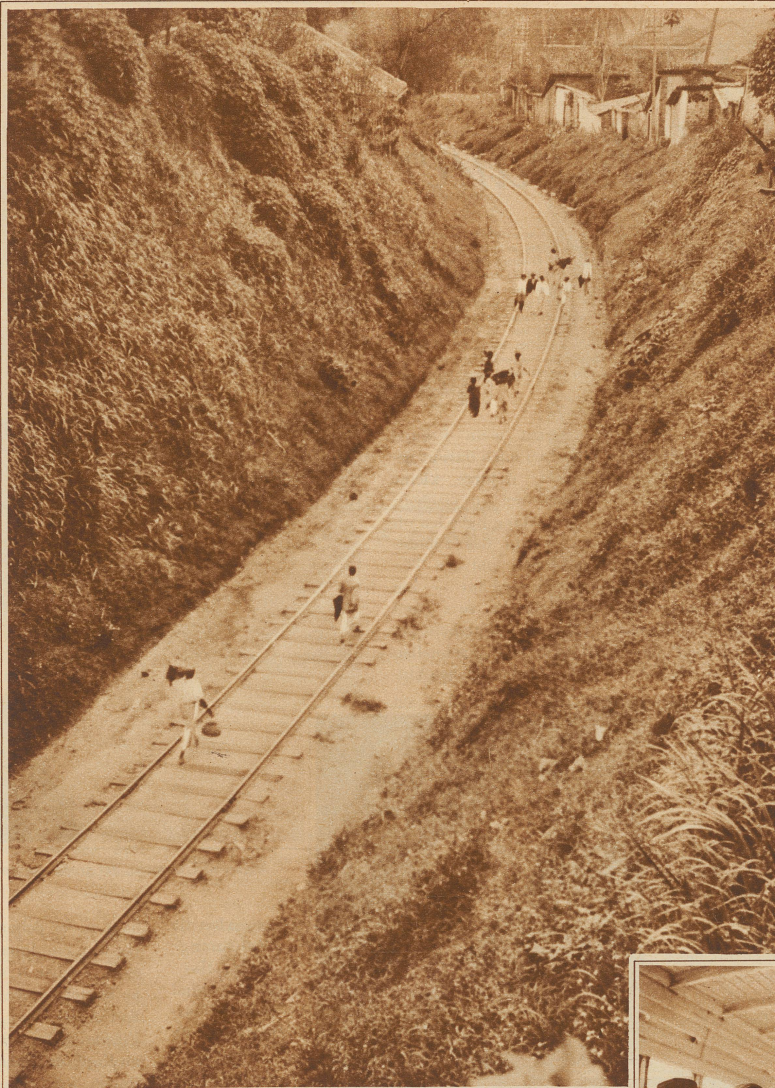
Auch der Fakir fährt mit der Eisenbahn

Linie den reisenden Europäer. Die Preise der beiden oberen Klassen sind verhältnismäßig billig neben denen der Mittelklasse und der dritten Klasse, die vom indischen Publikum vornehmlich benutzt werden, während die Bequemlichkeiten der Oberklassen in den Unterklassen völlig fehlen. Man hat ausgerechnet, daß ein Passagier der dritten Klasse ein Sechstel des Fahrpreises der zweiten Klasse zahlt, dessen Passagiere zehn Mal so viel Raum zur Verfügung haben. Die erste Klasse wird in Indien fast ausschließlich von Europäern benutzt; selbst reiche Inder, sofern sie sich nicht gleich Salonwagen mieten, vermeiden sie, um nicht der oft feindseligen Behandlung durch die europäischen Mitreisenden ausgesetzt zu sein. Wer indisches Publikum kennen lernen will, fahre in der zweiten Klasse, die allerdings nur für kleine Kaufleute und Unterbeamte als standesgemäß gilt.

Diese beiden Klassen sind für Reisen im Tropenklima sehr gut eingerichtet. Die Abteile sind sehr geräumig, für zwei, vier oder sechs Fahrgäste berechnet, so daß Familien ihr Abteil für sich haben können. Besondere Schlafwagen gibt es nicht; jeder Reisende hat sein tragbares «bedding» mit sich, das abends vom Diener ausgebreitet wird. Die Diener — «boys» — haben ihr besonderes Abteil stets im gleichen Wagen und fahren für einen niedrigen Preis. Jedes Abteil ist mit einem Wasch- und Duschaum ausgestattet, sowie mit zahlreichen elektrischen Ventilatoren. Die Fenster sind durch Holzläden, Drahtgitter und blaue Scheiben vor dem Eindringen von Staub und allzu grellem Sonnenlicht geschützt. Trotzdem ist man stets von einer Staubschicht bedeckt.

Aber was sind diese Unbequemlichkeiten gegen die Strapazen, die die große Masse der Inder in ihren unbequemen, engen Wagen auszuhalten hat. Der indische Reiseverkehr ist enorm, insbesondere in Wallfahrtszeiten hat man den Eindruck, ganz Indien liege auf der Eisenbahn. Der Inder reist gern und — langsam. Er kostet sein

Reiseglück nach Kräften aus. Es kommt ihm gar nicht darauf an, tagelang auf einer Station zu verbringen, wenn er den Anschluß verpaßt hat oder die Züge überfüllt sind. Jeder Bahnsteig in Indien gleicht einem Feldlager. Ganze Sippen haben sich häuslich niedergelassen und werden nicht müde, die



Den Indern gilt der Schienenstrang vielfach als Landstraße, und erst das mehrfache Signaleben der Lokomotivführer kann die Eingeborenen dazu veranlassen, zeitweilig von den Schienen wegzugehen

ein- und ausfahrenden Züge zu bewundern. Ein Heer von Lebensmittel-Händlern aller Art versorgt sie mit Nahrung. Wer mit offenen Augen in Indien Eisenbahn fährt, gewinnt schon auf diese Weise einen nicht ganz oberflächlichen Eindruck von Land und Volk.

Alle Inschriften, soweit dies möglich ist, sind auf den indischen Bahnhöfen durch Zeichnungen ergänzt. Das läßt auf die geringe Verbreitung der Kunst des Lesens schließen. In der Tat ist überall, wo bei uns «Herren» und «Damen» angeschrieben steht, ein kleines Männchen oder Weibchen angemalt. Auch die religiöse Zerklüftung kommt deutlich zum Ausdruck, denn jeder indische Bahnhof hat nicht nur getrennte Warte- und Erfrischungsräume für Europäer, Hindus und Mohamedaner, sondern auch getrennte Brunnen für Trinkwasser.

Die indischen Bahnen sind auf den Hauptlinien sehr schnell, technisch vortrefflich ausgerüstet und auch zur Bewältigung des größten Fremdenverkehrs geeignet. Auf den Nebenlinien lassen sie oft zu wünschen übrig. Während die technische und kaufmännische Oberleitung ausschließlich englisch ist, ist fast das gesamte Eisenbahnpersonal indisch; nur die größten Expresszüge werden von weißen Lokomotivführern geführt. Dagegen kommt fast das gesamte Material aus England, sowohl die Schienen sowie Loko-



In der Stadtbahn.

Die Vorortbahnen von Bombay und Kalkutta, die einen Millionenverkehr zu bewältigen haben, sind schon seit einer Reihe von Jahren elektrifiziert

motiven und Wagen, eine der wesentlichsten Einnahmequellen Englands aus seiner indischen Kolonie. Neuerdings beginnt man, die indischen Bahnen in großem Umfange zu elektrifizieren. Insbesondere der sehr starke Vorortverkehr von Bombay und Kalkutta wird heute schon völlig von elektrischen Zügen bewältigt.

Nebenstehend links:

In kleinen Städten ist der Bahnhof das «Vergnügungszentrum».

Stundenlang hocken die «Zaungäste» auf der Mauer um das Eintreffen der Züge zu beobachten

