

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 37 (1933-1934)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Lob der Eisenbahn  
**Autor:** E.R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-673132>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

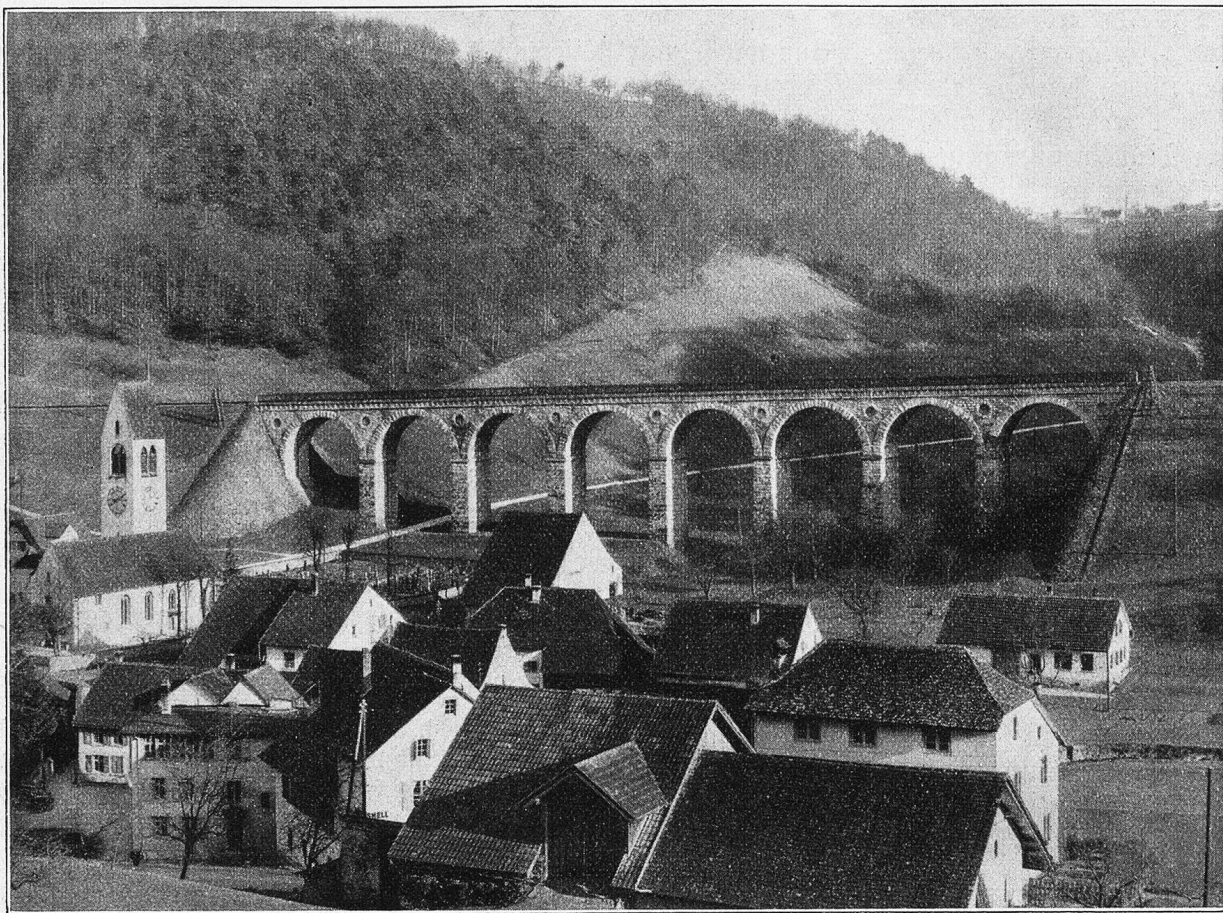
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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



Viadukt bei Gelterkinden.

### Lob der Eisenbahn.

Ich lobe mir die Eisenbahn, die heute so schwer um ihr Leben kämpft. Für mich ist sie immer noch das Hauptreisemittel. Der Tour de Suisse alle Ehre, aber Radfahren ist nicht nach meinem Geschmack, besonders nicht bergauf und auf lange Strecken. Und ein Auto vermag ich nicht. Aber das Reisen mit der Bahn ist mir schon an und für sich ein Vergnügen, namentlich seitdem sie, durch die Umstände gezwungen, so überaus freundlich und zuvorkommend geworden ist.

Wie sich doch die Verhältnisse ändern! Alles, was einmal neu, überraschend, umstürzend sich die Welt eroberte, kommt mit der Zeit in die Lage der Verteidigung gegenüber etwas Neuem, dem die Zukunft gehört. Ein großes Beispiel ist das Schicksal der Eisenbahn, deren Netz seit hundert Jahren die Erde umspannt. Doctoren der Technik und Volkswirtschaft stützen sie erfolgreich mit Verjüngungskuren. Die Elektrifizierung hat sie von den physischen Atmungsbeschwerden befreit und ihr neuen Impuls ge-

geben. Nun droht ihr aber der finanzielle „Schnauf“ auszugehen. Alles will ihr ans Leben, und doch ist so viel Gutes an ihr.

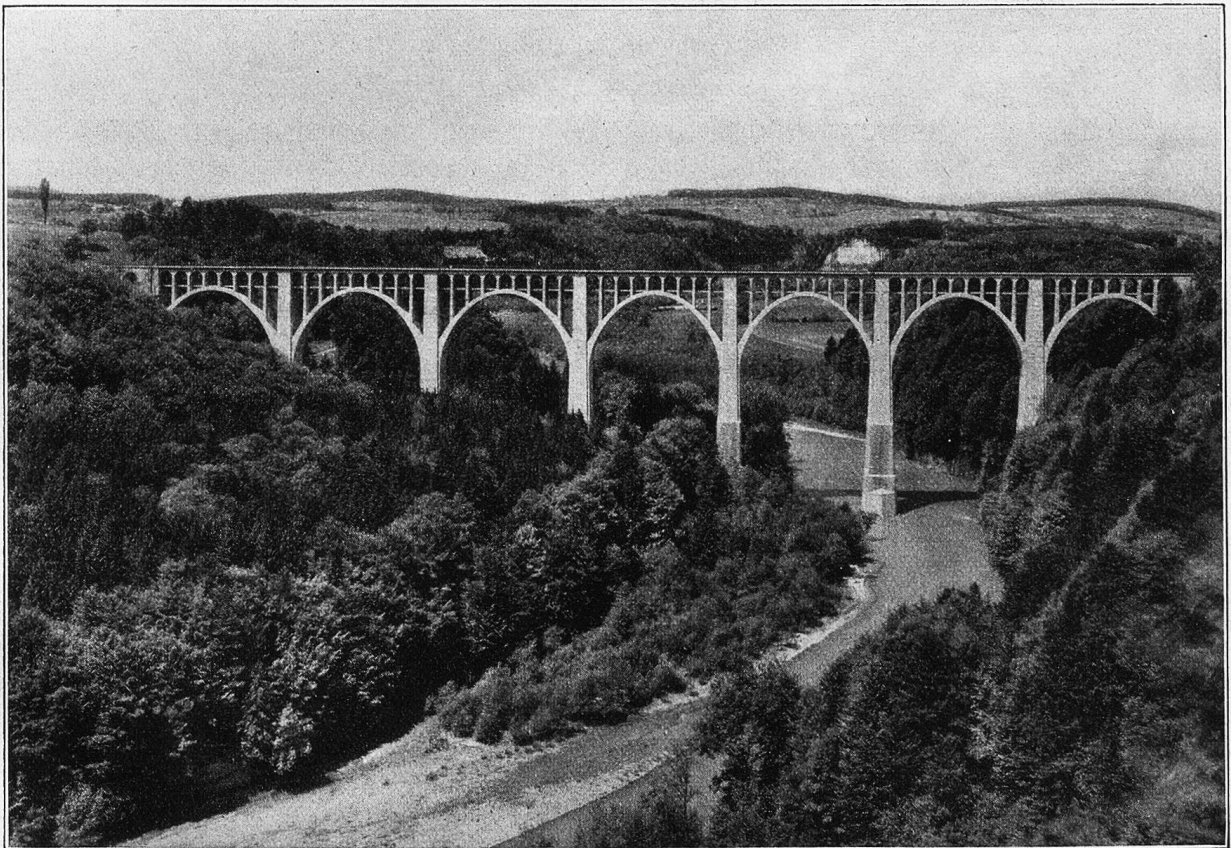
Einst glaubte man, daß die Eisenbahn dem Reisen alle Romantik und Poesie rauben und die von ihr berührten Gegenden verunstalten würde. Im Hinblick auf ihren siegreichen Vormarsch schrieb Scheffel, ein Freund beschaulichen Reisens, der alten gemütlichen Reiseart wehmütige Abschiedsverse:

O Zeit des Pflanzgangs und des Trabs,  
Des Trinkgelds und des Trunks,  
Des Poststalls und des Wanderstabs,  
Des idealen Schwungs!

Und nun fährt die gefürchtete Eisenbahn schon dem Stadium zu, da sie poetisch wird, denn neue Fahrzeuge entreißen ihr den Verkehr. Das einst störend empfundene Schienennetz mit der rauchpustenden Raupe darauf hat sich der Landschaft eingliedert. Die Dörfer, die sich ehemals mißtrauisch und halb ablehnend das schwarzdampfende Teufelszeug möglichst weit vom

Leibe hielten und den Bahnhof wie ein Absonderungs- haus placierten, haben sich anders behel- ren lassen. Die Neubauten rutschen näher an den Schienenweg, und die Bewohner der älteren Gebäude schimpfen über die konservative Den- kungsart ihrer Väter. Sonderlich seitdem die schwarzen Rauchfahnen verschwunden sind, die einst wie Kometenschweife hinter den Zügen herschlichen. Die Bahnhöfe und ihr Zubehör sind allerdings auch heute noch keine Augenlust, besonders in den größeren Städten verunstalten sie das Landschaftsbild. Mit den ländlichen Stationen, die ja in der großen Mehrzahl sind, ist es aber damit nicht so böß bestellt. In idyl- lischer Dreieinigkei stehen da die notwendigen Bauten beieinander: Das offizielle Dienst- gebäude, dessen Fenster die Frau Stationsvor- stand mit roten Geranienstöcken geschmückt hat. Daneben das bescheidene, aber unerläßliche Re- fugium mit getrennten Eingangspforten für „Männer“ und „Frauen“. Das gute Dritte ist die „Restauration zur Eisenbahn“, die zu den vorerwähnten in mehr oder weniger lebhafter Wechselbeziehung steht. Wenn der Bahnhof nicht gerade zur letzten Stärkeklasse gehört, so

ist ihm nebst dem gewöhnlichen noch ein geistiger Güterschuppen angegliedert: die Bahnhofbuch- handlung. Hier können sich die Reisenden ein- decken mit den verschiedensten Zeitungen, Ma- gazinen, erotisch und kriminalistisch aufgezo- genen gelben Ullsteinromanen und dergleichen als Zeitvertreib bei „langweiliger“ Feld-, Wald- und Wiesenfahrt. Ich halte zwar diese Art von Kurzweil nicht für nötig, da eine Bahnfahrt selbst genug Reiselektüre bietet. Die wechselnde Landschaft und die verschiedenen Mitreisenden sind ein interessantes offenes Buch, in dem im- mer wieder Neues zu entdecken ist. Man darf ja wohl so indiscret sein, den Gesprächen zuzu- hören, die um uns herum geführt werden, in der Regel sind sie ja nicht so streng vertraulich. Meist nimmt es auch niemand übel auf, wenn jemand mit seiner Meinung ungefragt irgend- wo anknüpft. Besonders in den hummelnden Lokalzügen mit dem familiären Publikum. Was man da nicht alles hören kann, außer vom Wet- ter und den schlechten Zeiten! Die spannendsten Krankheitsgeschichten von Leuten, die zum Dok- tor fahren, Urteile über den neuen Pfarrer, Käser, Lehrer oder Zuchttier in der Gemeinde



Der große Grandfey-Viadukt bei Freiburg.



Neuer Bahnhof Genève-Cornavin.

so und so. Man vernimmt von Liebschaften, Hochzeiten, Scheidungsgeschichten und „tragischen“ Todesfällen, kurz von allem, was die Leute bewegt. Zur Zeit nimmt das Gespräch mit Vorliebe eine Wendung zur Politik, denn bei uns darf ja jedermann (noch) mitreden und urteilen, ob er etwas versteht oder nicht. Selbst Hitler und Göring sind nicht heiliggesprochen. Wieviel gute Ratschläge und Anregungen könnte sich ein Politiker da doch billig holen! Es müßte überaus lehrreich und dem Staate förderlich sein, wenn ein hoher Regierungsmann sich hie und da als unerkannter Harun al Raschid aufs Forum der redseligen dritten Klasse begeben würde, anstatt im Salonwagen sich aus Zeitungen über die Volksstimmung zu unterrichten.

Man kann aber auch von Politik genug bekommen, so daß man sich gerne gelegentlich dem Landschaftsfilm widmet, der im Fensterrahmen abrollt. Gerne pflege ich auch zu konstatieren, wie Ausländer sich beeindruckt fühlen von der „schöne Schweiz“ und ihren „beautiful mountains“. Und wer würde nicht mit aller Freund-

lichkeit einem liebenswürdigen „Mädchen aus der Fremde“ die Schönheiten der Heimat erklären. Da kann der Bummelzug unerwünschterweise zum Schnellzug werden, der viel zu rasch die Trennungstation erreicht, wo man seufzend mit Schiller konstatiert: „befeligend war ihre Nähe...“ Derlei gehört zu den galanten Zugaben der Eisenbahn. Lehrreich ist also die Bahn und unterhaltend, aber auch rücksichtsvoll. Niemandem will sie das Rauchen verbieten — schon aus fiskalischen Gründen — aber auch niemanden durch den Rauch belästigen. Sie hat deshalb ihre getrennten Abteile für die zwei verschiedenen Menschenarten: Raucher und Nichtraucher. Seitdem aber die Damentwelt in vermehrter Weise Geschmack an der Zigarette gewinnt und nicht mehr nur Serviertöchter den Rauch vertragen, wirkt diese Einteilung zur Freude vieler nicht mehr so geschlechtertrennend. Der Bequemlichkeit der Passagiere dienen auch die kostenfreien Gepäckträger über den Bänken. Auf ihnen lassen sich ganze Berge von Koffern und Schachteln aufstürmen. Die ständige La-

winengefahr, die dieser oft sehr halbsbrecherisch placierten Bagage innewohnt, hebt entschieden die Reiseromantik. Wer zufällig einmal in der dritten Klasse keinen Platz mehr finden sollte, darf sich ohne Zuschlagsgebühr in den „Salon“, die Polsterklasse, setzen. Mancher gewöhnliche Sterbliche fühlt sich zwar wohler auf hartem Holz unter seinesgleichen, als auf vornehmen Polster unter Baronen, Geschäftsreisenden, Eisenbahnerangehörigen und anderer haute volé.

Das Publikum ist der lachende Dritte im Konkurrenzkampf zwischen der Bahn und den übrigen Verkehrsmitteln. Es wird geradezu verwöhnt vom Dienst am Kunden, der in wachsendem Maße gepflegt wird. Extrazüge, Abonnements, Vergünstigungen aller Art werben um die Gunst der Reisenden. Und die Beamten sind auffallend nett und höflich, besonders seitdem der Angriff auf ihre Besoldungen vom Volk so großzügig abgelehnt worden ist. Man braucht wirklich nicht mehr das Gefühl zu haben, man sei nur geduldeter Fahrgast.

Und sicher fährt die Eisenbahn. Mit welchem ruhigem Gefühl kann man, den Frachtbrief in der Tasche, sich in einer Ecke ein Schläfchen gestatten. Es hat nichts zu sagen, wenn man sich

vor der Abfahrt etwas zu stark restauriert hat in der „Eisenbahn“. Wie gefährvoll ist demgegenüber eine Fahrt mit eigenem Vehikel auf offener Straße, wo man bei einem Zusammenstoß sogar die Weinrechnung oder den Vierteller zu den Akten legen muß! Gelegentlich mag ja auch der Bahn ein unglückliches Versehen passieren, aber das kommt doch verhältnismäßig selten vor. Wer sich nicht gerade in den vordersten Wagen setzt, hat überhaupt nichts zu befürchten.

Sie belästigt auch niemanden, die Eisenbahn. Auf eigener Straße fahrend, wirbelt sie keinen Staub auf, und das unangenehme Rauchen hat sie sich ja fast überall abgewöhnt. Wer nicht ihre Barrieren überrennt, wird von ihr auch nicht überfahren. Noch manche Tugenden zieren die bedrängte alte Eisenbahn. Ihre Schulden hat sie ja nicht leichtsinnig gemacht, sie sind zum großen Teil aufs Doktorkonto ihrer Wiederverjüngung zu schreiben, die dem Publikum zugute kommt. Sie ist sich ihres hohen Wertes auch geziemend bewußt und kämpft tapfer für ihr gemeinnütziges Leben.

Drum lob ich mir die Eisenbahn. E. N.

## Die große Nacht.

Von Alfred Graber.

Wie manchesmal kam ich doch in früheren Jahren, als ich noch große Bergwanderungen unternahm, in die Lage, ein Biwack beziehen zu müssen, weil sich die Fahrt nicht in der vorgesehenen Zeit zu Ende führen ließ. Ja, ich muß gestehen, daß ich solchen Freilagern eigentlich nie sehr aus dem Wege gegangen bin. Ich war neugierig genug, das Risiko, das ein solches Biwack stets in sich schließt, auf mich zu nehmen, schon weil es mir ein seelisches Abenteuer bedeutete, das sich anderswo nicht so leicht fand. Mit einem Wort, ich geriet oft leichtsinnig immer wieder in solche Situationen, und daß ich nie Schaden nahm, war schließlich nur eine gütige Nachsicht des Schicksals, das ich herausgefordert hatte. Denn was gilt einem in der Jugend die Gefahr? Sie ist eine prickelnde Zutat zu den Geschehnissen des Lebens, deren Wirkung man nicht abschätzen kann und von der man nicht recht glaubt, daß sie sich einmal in tragischer Weise äußern könne, trotzdem man doch fast tagtäglich Beispiele genug in der Zeitung liest.

Später wurde ich dann vorsichtiger, aber es

ist ja klar, daß sich Biwacks nie ganz vermeiden lassen, wenn man etwas ungewöhnliche und abseitige Wege einschlägt. Von einem denkwürdigen Freilager aus dieser späteren Zeit möchte ich erzählen. Ich unternahm damals meine Bergfahrten mit einem Freunde, auf den ich ausgezeichnet eingespielt war. Bert besaß die nötige Kraft und Ausdauer, während ich mehr als Stratege mitwirkte. So gelang uns mancher Sieg. Wir wagten uns vornehmlich an Kletterberge, da wir beide das Eis nicht sehr liebten und uns darauf nicht sehr heimisch fühlten.

Es war an einem späten Nachmittage. Wir steckten im obersten Drittel des Nordgrates der Cresta Bianca. Allen unseren Mutmaßungen zum Trotz hatte der Ramm verschiedene vereiste Stellen aufgewiesen, die sehr heikel waren und auch oft zu zeitraubenden Umgehungen zwangen. Dieser Grat, der durch sein Auf und Ab, durch seine mannigfachen Türme und Scharten bekannt ist, bietet unter normalen Verhältnissen eine sehr genutzreiche Kletterei. Unter den geschilderten Umständen aber war alles ums Dop-