



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Federer, Heinrich: Schweizer Eisenbahnen

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

## Schweizer Eisenbahnen

Von Heinrich Federer

Die nachstehende Schilderung ist Federers bekanntem Roman „Berge und Menschen“ (G. Grote's Verlag, Berlin 1911, Preis 6 M.) entnommen, um bei unseren Lesern den Wunsch zu wecken, das ganze Buch kennen zu lernen, das ganze, mit seinen prachtvollen Menschen und Naturbeschreibungen und mit seinen — Schwächen und kleinen Verästelungen. Es ist ein aristokratisches Buch. Mit vollem Verständnis für die Bedürfnisse und Rechte der Menge, die er uns als Hüterin des gesunden Instinktes vorführt, stellt der Autor sich doch hinter die Führer, selbst wo sie im Widerspruch zum „Volkswillen“ handeln und vermeintliche Rechte durch List oder Drohung „vergewaltigen“. „Das Höchste wollen, um Hohes zu vollbringen!“, das könnte das Motto für das Buch abgeben, in dem der industrielle Dorfkönig die technisch unmögliche, dem Volk zuwiderere Gipfelbahn auf den Abjom bauen will, um mit ihrer Hilfe den Fremdenverkehr in das stille Tal zu leiten, wodurch wieder die Spitzenindustrie einen besonderen Aufschwung erhalten soll. Der Bahnbau kommt nicht zustande; der Dorfkönig bricht finanziell zusammen; aber der gesunde Gedanke dieses Führers, eines Herrenmenschen im Sinne Nietzsche's, wird, wenn auch mit andern Mitteln, verwirklicht durch die Anlage eines Straßenbahnnetzes, das dem Tale zu außerordentlichem Nutzen gereicht. Um diese einfache, fast alltägliche Gründer-Geschichte hat nun ein fein empfindender Dichter den Roman gewunden, seine Bilder aus Natur und Volksleben gestellt und ihre Einzelheiten aus den „niedereren Stuben“ und der „reinigenden Luft des Hochgebirges“ zu einem wunderbaren Ganzen verwoben. Die treue Schilderung des Tatsächlichen gibt dem Roman den Wert eines Kulturbildes, das nicht nur der Unterhaltung suchende, sondern auch der Kulturforscher mit Gewinn studieren wird.

G. Cl.



ie Eisenbahnen unseres Vaterlandes — — köstlich Ding! Sie atmen ganz feinen Geist und riechen durchaus nach feinen niedern Stuben.

Zwar der Blitzzug wettet durch unsere engen Gaue wie ein Augenblick. Dort oben kommt er, ein Glutpünclein — — hurr! — — dort unten verschwindet er, ein Glutpünclein. Vorbei! Raum hat er unser Land gestreift. Daher sitzen nur Fremde drin. Er ist ein Blick des Auslands durch die Schweiz, nicht mehr!

Aber die Personenzüge sind heimatische Wesen. Wenn sie sehr schnell laufen und wenig Sinn für Halt und Weile haben, dann freilich ist noch ein gut Teil sputreiches, hastiges Ausland darin und von den eigenen Mitbürgern viel romanisches Volk hinterm Gotthard und vom Genfersee. Dennoch, es verliert sich ordentlich im waschecht Schweizerischen der breiten Kaufherren von Zürich und Winterthur, der dickhalsigen Amtsleute aus dem Bernischen, der brillenblitzenden und an jeder Station eine Zeitung kaufenden Politiker aus Sankt Gallen, der urschweizerischen oder bündnerischen Gasthofskönige mit dem violetten

Kinn und den melierten Flügelbärtchen und den schon halb verbauerten Landjuristen, welche die Telegraphenstangen und die Krähen auf den Drähten zählen, in Ermangelung kurzweiliger Prozeßakten. Daneben gibt es begüterte, dicke Hofbäuerinnen, die einen halben Zentner rauschender Kleider um sich schwingen, Trauerleute mit Gefeukränzen zu irgendeiner vornehmen Leiche, hie und da auch einen Nationalrat mit Freibillett, der von einer weisen Bummelkommission aus der letzten Hotelecke der Schweiz heimkehrt, ein winziges Tintentröpfchen und sehr große Weinsflecke an der immer wieder zurückgeschobenen Manschette. Es sind auch Geistliche da, katholische Kapläne, den Frack hoch oben geschlossen, die Ärmel abgerutscht, ein großes Nastuch in die Brust gestoßen und das Schönste, was sie haben, das goldschnittige Brevier, mit eingeklemmtem Zeigefinger auf den Knien, etwas scheu, etwas linkisch, etwas streng, aber jedesmal mit einem Lächeln, sobald sie durch ein Dorf fahren, wo sie auch schon gepredigt oder am Kirchenfest den Subdiakon gemacht haben. Der protestantische Pfarrer bringt eine Ledermappe unter dem Arm und den jesaiastiefen Seufzer in den Wagen: „Es reicht noch, danke, danke, es reicht noch! — Aber das nächste Jahr fertige ein anderer den Rechnungsbericht!“ — Und die dankbaren Mitglieder des Erziehungsheims „Im Gras“ winken vor dem Fenster und lächeln verdammt klug: „Der Herr Pfarrer tut's doch wieder, — wer wollte das besser machen?“ Und auch er lächelt nun, aber will gar nichts versprechen. Der HERR wird sorgen! — —

Selten blinkt der rote, grüne oder blaue Kragen und die goldene Knopfreihe unserer Uniformen aus dem einfärbigen Ernst des Schweizertuchs. Haben wir doch kein stehendes Heer, kein bewaffnetes Jahr, nur etwa eine gemüthliche kriegerische Woche. Dennoch schauen die paar Offiziere drein, als hätten sie zu Mittag statt Kalbfleisch rohes Eisen verzehrt. Sie können zwar nicht anders, sie müssen mit den Reisenden plaudern und Zigarren tauschen. Das macht der gleiche, gemüthliche Most in den Adern. Dann aber zur Wahrung ihres besäbelten Berufs blicken sie streng auf eine Wiese von achtzig Metern im Geviert, und einer sagt mit tiefem Baß und die Stirne unter dem Käppi drohend gerunzelt: „Hier ließe sich bequem ein Bataillon angriffsweise entwickeln.“ Worauf der andere scharf sichtig entgegnet: „Aber gestaffelt, mit kürzesten Distanzen!“

Leider ist auch das namenlose Volk der Geschäftsreisenden da mit aufgedonnerten Schnurrbartenden, gesalbten Scheiteln, pfiffigen Augen und einem lächerlichen Dünkel. Auf der Brust baumeln dicke Uhrketten aus Kazengold, und im Ring glänzt ein grüner Kristall. Menschen von unausstehlich geist- und bildungslosem Geschwätz und dem kleinen, schnellen Gehirn eines Tagesanzeigers. Sie fühlen sich nicht wohl in den so hübsch gemischten vaterländischen Wagen und ziehen sich in einen Auslandsabteil zurück. Dort reißen sie ihre ins Notizbuch verzeichneten und auswendig gelernten Wiße. Aber wenn man durch einen blaugrünen Tannenwald fährt oder auf einer Trift braune Kühe muhen hört, oder die graue Alpenkette von Appenzell über einem Hügel fern auftauchen sieht,

dann vergißt der Jüngste und Unverdorbenste von ihnen seine Mustertasche von englischen Hemdbrüsten, spißt den weichbesäumten Mund zu einem losen Rubenpfiß und bekommt einen edeln Knabenglanz ins verstaubte Auge.

Ja, die Eisenbahnen unseres Vaterlandes — —!

Aber nicht einmal einen solchen Sitzzug hatte der kluge Manuß erwischt. . . . Der Zug glitt aus dem Bahnhof. Häuser, Gärten, der Fluß, die nächsten Hügel schwandten gemächlich an den offenen Fenstern hin. Sie hatten alle Zeit, noch einmal in den Wagen zu gucken. Ein Vormittagslüftchen bließ herein. Dann kamen Acker, Kleefelder, Mostwiesen, Dörfer, deren Stationen mit schläfrigen Signalglocken und schläfrigen Wärtern wie die persönliche Langeweile aussahen. Später mehrten sich Hügel und Bäche, die Wälder wurden breiter, die Luft ward frischer, die Tannen dämmerten tiefer, man war in eine Nebenbahn geraten. Über den Waldblinien traten immer klarer die Vorberge ins Bild. Die menschlichen Wohnungen klangen vereinzelter und einsamer die Höhen herauf, sie verloren das Kunststeinmäßige, wurden hölzern, sonnenbraun, schindelvernagelt, und Bergstimmung lag vor ihren vielen kleinen Scheiben und Bretterlauben. Langsamere Menschen, stillere, schritten die Hänge nieder, so sicher, als gäbe es keine Städte und Stadtbureaus. Manchmal tauchte auf einem Weglein eine Jungfer oder ein kleines Frauenzimmer auf mit Brustkoller, behändertem Haar und andern tapfern Spuren einer alten, absterbenden Tracht. Bald dufteten Harz und Walderdbeeren in den Wagen hinein. Die Nähe der Berge meldete sich. Es ward dunkelblau und dunkelgrün im Coupé. Die Gesichter bekamen die tiefen Schatten der Tannen und überall hörte man nur noch das Lärmen der wilden Natur, die Bäche, die rollenden Steine, die bewegten Nadelhölzer und die Schellen der unruhigen, unbehüteten Berggeiß. Wenn ein Hüter da war und rief: „Ho-o-o-o-oo!“ — so klang auch das wie ein Ton aus der wilden, unmenschlichen Naturmusik allhier.

Langsam, aber stetig stieg die Bahn. Doch die Menschen sind unverbesserlich. Ging ein Seitental auf, so war gleich wieder eine Störung der Bergwelt da mit Firtelanz der Stadt und Gigerleitelkeiten, französischen Ladenschildern, Fabrikfächelchen in Glaskästen, Momentphotographen, Siphonchenkerinnen. Dann ging's weiter durch eine Bergklemme, sozusagen zwischen den Knien des Gebirgs hindurch in die Höhe. Wieder ward alles Naturwildheit. Und wieder kam ein Tal, noch höher oben, mit großen, saubern, stolzen Dörfern und Leuten. So weit hinauf wagen sich die Menschen! So hoch bauen sie sich an, fast unter die hängenden Lawinen, diese frechen Zweibeinler!

Die Eisenbahnen unseres Vaterlandes — — köstlich Ding!

Diese Drittkläßler vor allem, die an jeder Station halten, auf daß wieder ein Gemüsekorb oder eine alte Haube für eine Viertelstunde mitfahren kann! An so einer Hauptstation, wo heute großer Jahrmart war, stiegen alle Bänke voll ein. Da ist der Kern vom Land zu sehen, die Tubäckerbauern und

Barfußjungen, Mütter mit dem Saugflaschenkind, ein Gemsjäger oder Wilderer, gleichviel; geruhige Hebammen und das Kram- und Krämervolk vom Dorf Absom. Auch Handwerksburschen und Italiener, mit so Klebrigen, braunen Hosen und Ritteln wie die Erde, aber wundervollen Gesichtern. Sie bauen an unseren Kanälen und Bachbetten, Wuhren und Dämmen und mischen ein himmlisches Deutsch in die enge, scharfe, singende Mundart dieser Gegend. Endlich sitzen da noch Viehtreiber, Kilbikomödianten, ein Ratsherr vom katholischen Bergdorf Mattli, der Dorfschreiber von Absom, ein Zipseltappenbauer, ein Stickerfabrikant, kurz, alles Volk durcheinander, mager und fett, klug und dumm, witzig und ernst, baßenreich und arm bis aufs durchlöchernte Hemd — der Kern des Landes!

Kein köstlicher Ding als unsere Eisenbahnen!

## Maßgebliches und Unmaßgebliches

### Justiz und Verwaltung

**Das Auto vor dem Strafrichter.** Als in den achtziger Jahren der Radfahrersport in Aufnahme kam, mußte er zunächst einen harten Kampf mit seinen Widersachern bestehen. Der friedliche Bürger, der den Fahrdamm der Straße zu seinen Spaziergängen zu benutzen gewohnt war, wurde durch den schrillen Klang der Fahrradglocke und das Vorbeihuschen eines wildegewordenen Scherenschleifers in seinem Idyll gestört. Die Pferde scheuten vor dem neuartigen Verkehrsmittel und brachten Reiter und Insassen von Fuhrwerken in Gefahr. Sogleich erscholl der Ruf nach der Polizei. Den Radfahrern sollte das Fahren auf öffentlichen Straßen verboten werden! Besondere Straßen sollten für sie angelegt werden! Tatsächlich wurden sie auch von den verkehrsreichen Straßen der Städte verbannt und vielfach sind besondere Radfahrwege für sie angelegt worden. Von all' dem weiß man heute kaum noch etwas. Mensch und Tier haben sich inzwischen an das Fahrrad gewöhnt und nehmen sein Dasein als etwas Selbstverständliches hin. Der Ruf nach der Polizei ist verstummt, die Sperre der Straßen fast gänzlich aufgehoben und dem Radfahrer es selbst überlassen, ob er es für geraten hält,

in verkehrsreichen Straßen die Fahrt zu wagen.

Ähnliche Erscheinungen, wie sie die Jugendzeit des Fahrrades begleiteten, sind im Automobilverkehr noch heute zu beobachten. Das Publikum ist in zwei Lager gespalten. Der gewöhnliche Sterbliche, der nur das Vergnügen hat, den Benzingeruch des Autos zu genießen und darauf zu achten, daß er nicht unter die Räder eines Kraftwagens gerät, ruft wiederum nach der Polizei und verlangt besondere Automobilstraßen. Die glücklichen Automobilbesitzer wettern über Polizeischikane, einschränkende Bestimmungen vom grünen Tisch, die jeden gesunden Verkehr und die Entwicklung der Automobilindustrie unterbinden.

Bei dem Widerstreit der Interessen ist es für den Gesetzgeber und Richter nicht leicht, den richtigen Ausgleich herbeizuführen. Ein Ausgleich muß es aber sein, solange Fußgänger, Reiter, Fuhrwerke und Automobile auf dieselben Straßen angewiesen sind.

Die auf Grund des § 6 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 erlassene Verordnung des Bundesrats vom 3. Februar 1910 bestimmt, daß „innerhalb geschlossener Ortsteile“ die zulässige Höchstgeschwindigkeit 15 Kilometer in der Stunde beträgt. Die höhere Verwaltungsbehörde kann