

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 32 (1942)
Heft: 15

Artikel: Beine heben, wenn der Lokomotivführer pfeift...
Autor: B.F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-638445>

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: 14.07.2025

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

draht“ einfach an die vorbeiführenden Leitungen angeschlossen. Was da wohl die gestrengen Herren der B.K.W. sagen würden?

Trotzdem setzten wir uns zufrieden mit unserem Schicksal zu Tische; denn unterdessen hatte der Magen vernehmlich zu Knurren begonnen. Doch jetzt kam die grosse Enttäuschung: Zwar waren die uns zugeteilten Portionen hübsch serviert: Eine Sardine, ein Radieschen, drei Schnittchen Randensalat — kurz, es hätte sich wohl einer von uns kaum an dem satt gegessen, was für alle drei bestimmt war. Wie es sich später zeigen sollte, zeugte auch die Praxis des Rechnungstellens von mindestens eigentümlicher Auffassung der Geschäftsführung. Der gute Mann, mit dem stolzen Titel eines Hoteldirektors, hatte nämlich sofort gemerkt, dass wir Schweizer waren — trugen wir doch alle das Abzeichen des Schweizer Alpenklubs — und hat sich dann wohl seine eigenen Verse über die Kaufkraft des Schweizerfränkchens gemacht. Er schien überhaupt recht kuriose Vorstellungen von der Schweiz zu haben, besonders über den Fremdenverkehr; denn er behauptete kühn, in die Schweiz reisten keine Fremden mehr, die Kurorte seien leer, ja, man beginne sogar, einzelne abzubrechen.

Pralognan ist als Ausgangspunkt für den Hochtouristen wie für den bescheidenen Passwanderer oder Spaziergänger gar prächtig gelegen. In ungefähr vier Stunden erreicht man das dem französischen Alpenklub gehörende Refuge du Polset et Pécelet, von wo aus eine ganze Reihe hübscher Gipfel leicht zu ersteigen sind. Das Refuge du Lac, ebenfalls etwa vier Stunden weit gelegen, erschliesst das Massiv der Vanoise mit dem Dôme de Chasseforêt und der Dent Parrachée, einer prächtigen, markanten Berggestalt. Wichtigster Ausgangspunkt für grosse Touren aber ist das Refuge Félix Faure, so genannt zu Ehren des einstigen Präsidenten von Frankreich, der einmal mit seinem Kriegsminister und einigen hohen Offizieren des Generalstabes dort gewilt habe. Es liegt 2520 m hoch auf dem Col de la Vanoise, der Pralognan mit dem Hauptort Termignon der Maurienne verbindet. Grande casse, die Aiguilles de Glière und wiederum die Gipfel der Chasseforêtgruppe sind von dort aus zu ersteigen. Alle die genannten Refuges liegen in der Nähe von Alpenseen, die ihrer Umgebung einen besonderen landschaftlichen Reiz verleihen. Und dann haben diese französischen Berghäuser noch einen Vorteil: Sie sind meistens bewirtschaftet und man erhält in ihnen zu sehr bescheidenen Preisen alles was Herz und Magen wünschen können.

Die schönste Ueberraschung aber bot uns unerwarteterweise die Alpenflora. Im Tal des Doron de Chavière stiegen wir am Tage nach unserer Ankunft einen Berghang empor. Das Wetter hatte sich etwas gebessert, aber noch herrschte Wolkentreiben, und nur ab und zu brach sich für einige

Minuten die Sonne Bahn. Plötzlich, aus Erlengebüsch auf eine steile Bergwiese tretend, befanden wir uns inmitten eines wohl einige hundert Meter hohen Abhangs, der über und über bedeckt war mit der bei uns so seltenen Blaustiel. Wie leuchteten die feinen, stahlblauen Blüten! Mit einem grossen Strauss der schönen Blumen kehrten wir nach Pralognan zurück. Die Erinnerung an sie blieb der beste Teil unseres Aufenthaltes in diesem französischen Höhenkurort.

Mit den Blumen brachten wir schönes Wetter zu Tal und so brachen wir denn anderntags früh auf: Dôme und Aiguille de Polset standen auf dem Programm. Kurz nach 3 Uhr brachen wir auf. Unzählige Sterne funkelten am pechschwarzen Nachthimmel, nichts Gutes für die Wetterlage verkündend. Ein langer Nachtmarsch, dann ein Dämmerlicht, zuletzt in fahlgelber Morgensonne, liess uns gegen 7 Uhr das neue, komfortable Refuge Polset, 2434 m, erreichen. Erstaunt gähnten uns die Wirtsleute an. So frühen Besuch hatten sie nicht erwartet.

Es wurde 9 Uhr bis wir auf dem Glacier de Gébroula das Seil umlegen konnten, und erst nach Mittag standen wir auf dem bereits wieder sturmumbrausten Gipfel des Dôme du Polset, 3512 m. Nebeltreiben verspernte die Aussicht und nur einige Tiefblicke in unbekannte Täler waren uns beschieden. Dann eilten wir zu Tal. Noch bevor wir Pralognan erreichten, begann ein ergiebiger Landregen eine recht eintönige Melodie auf unsere Hüte zu klopfen.

Und dann, am nächsten Tag, „Ade, du teurer Wirt von Pralognan!“ Mit unförmlichem Rucksack wanderten wir in strömendem Regen den Maultierpfad zum Refuge Félix Faure auf dem Col de la Vanoise empor. Alle Höhen waren tief in Nebel gehüllt, kalter Wind blies stossweise vom Tal herauf und als wir die Passhöhe erreichten, begann es zu schneien. Trotzdem blieb unser Stimmungsbarometer hoch, und als auch derjenige meines Kameraden W. etwelche Lust zu steigen verriet, wurde ein Plan für den anderen Tag „hau's oder stech's“ aufgestellt. Und siehe da! Der Morgen war zwar schandbar kalt, aber strahlend klar. Allerdings mit der Grande Casse war es nichts. Das sahen wir sofort ein, und auch die Aiguilles de Glières luden mit ihren weiss überzuckerten Felsen nicht zum Besuche ein. So statteten wir denn nur der nahe gelegenen Pointe de la Réchasse, 3233 m, einen Besuch ab, deren Ersteigung ausser dem zu bewältigenden Neuschnee keine Schwierigkeiten bot.

Am Nachmittag ergingen wir uns auf dem weiten Plateau des Passes. Edelweiss blühen dort in Massen. Zwei Seen, der eine von unwirklicher Bläue, träumen inmitten grüner Matten. Schroff steigen dahinter die furchtbaren Wände der Grande Casse empor. Der drohende Berg, die lieblichen Seen mit weidenden Kühen am Ufer: Es ist wie Krieg und Frieden.

(Fortsetzung folgt)

Beine heben, wenn der Lokomotivführer pfeift ...

Im Zeitalter eines bis zur höchsten Leistungsfähigkeit und Sicherheit gesteigerten Eisenbahnverkehrs können wir uns nur schwer einen Begriff davon machen, dass es einmal ein Notsignal für Eisenbahnunfälle gegeben hat. Und doch war dem so: In den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts bedeuteten fünf kurze Pfeife der Lokomotive — Achtung — es passiert ein Unglück!

In einer Zeitung aus dieser anscheinend sehr beschaulichen Zeit lesen wir darüber wörtlich:

„Eine beherzigenswerte Mahnung für alle Eisenbahnreisenden hat wieder das schreckliche Eisenbahnunglück gegeben, dessen Schauplatz jüngst der Gladbacher Bahnhof war. Es hat sich nämlich die bei fast allen durch Zusammenstoss herbeigeführten Eisenbahnunglücken beobachtete Erscheinung wiederholt, dass die meisten und schwersten Ver-

letzungen solche der Extremitäten sind. Unter den 15 verwundeten Personen haben 4 Beinbrüche und 6 Quetschungen der unteren Gliedmassen erlitten. Der Grund für diese Erscheinung liegt darin, dass durch die infolge des Zusammenstosses eintretende Auf- und Ineinanderschiebung der Waggons die Sitze gegen- und ineinandergedrückt und so die dazwischen befindlichen Körperteile zerbrochen und zerquetscht werden. Es dürfte darum nicht überflüssig sein, an alle Eisenbahnreisenden die Mahnung zu richten, ihre Beine, sobald das von dem Lokomotivführer bei einem bevorstehenden Unglück zu gebende Notsignal ertönt, auf die Sitze hinaufzuziehen. Das Notsignal besteht in fünf kurzen, rasch aufeinanderfolgenden Pfiffen...“

Fehlt nur noch die Angabe, wieviel — Minuten nach dem letzten Pfiff das Unglück zu erwarten ist! B. F.