

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** 2 (1928)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Das Zürcher Blumenfest  
**Autor:** Arnet, Edwin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-780039>

### **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:** 13.07.2025

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

le Comptoir poursuit dans le domaine national. Nous voulons parler du rapprochement entre Confédérés. Le Comptoir Suisse organise des manifestations spéciales, et notamment des « journées » destinées à resserrer les liens de bonne amitié entre les différentes parties de la Suisse. Dans ce domaine également, la manifestation de Lausanne rend des services signalés.

### *Les résultats et les expériences*

Depuis 1920, année du premier Comptoir Suisse, cette institution s'est largement développée.

Parlons tout d'abord des exposants. Un fait encourageant à constater, c'est leur fidélité. Chaque année, la majeure partie des stands sont occupés par les mêmes maisons, ce qui prouve que l'expérience a été concluante et, qu'en général, on a été satisfait des affaires traitées.

Le nombre des exposants, qui en 1920 dépassait à peine les 500, oscille en général, actuellement, entre 800 et 900.

Un autre indice est la surface totale occupée par le Comptoir Suisse, qui, en 1920, était de 6000 m<sup>2</sup>, pour passer en 1924 à 39,000 m<sup>2</sup> et atteindre en 1925 le chiffre de 55,000. En 1928, ces dimensions seront encore dépassées.

Quant au nombre des visiteurs, il est fort satisfaisant. La statistique des entrées, calculées aussi exactement que possible, montre que d'année en année, le nombre de ceux qui se rendent au Comptoir oscille aux environs de 300,000.

### *Les facilités de transport*

Les organes dirigeants du Comptoir Suisse s'efforcent de faciliter le plus possible la participation des exposants et des visiteurs à cette manifestation. Ces efforts sont fort bien secondés par nos grandes entreprises de transport, qui ont compris l'utilité de collaborer aux

grandes manifestations nationales se produisant régulièrement en Suisse. Les CFF, ainsi que de nombreuses compagnies privées, accordent aux exposants et aux visiteurs une sérieuse réduction sur le prix du voyage, puisque le billet de simple course est valable pour le retour, à condition qu'il soit timbré au Comptoir Suisse. Cette dernière manifestation, ainsi que la Foire Suisse à Bâle et le Salon de l'Automobile à Genève, sont les seules manifestations annuelles qui bénéficient de ces concessions tarifaires.

Cette année, pour la première fois, certaines entreprises étrangères, telles que les chemins de fer allemands, autrichiens et italiens, ont accepté d'accorder une réduction de 25 % aux voyageurs de leur réseau qui se rendront à l'une des trois manifestations dont nous venons de parler.

### *Les arts et métiers au Comptoir Suisse*

A la demande des milieux intéressés, une exposition des arts et métiers aura lieu cette année à Lausanne, à l'occasion du IX<sup>e</sup> Comptoir Suisse, sous le patronage de l'Union Suisse des Arts et Métiers. Une journée suisse des arts et métiers a été prévue.

On connaît l'importance des arts et métiers en Suisse, ainsi que le rôle qu'ils jouent dans l'économie nationale du pays. Aussi peut-on être certain de l'intérêt que présentera cette manifestation spéciale du Comptoir Suisse, montrant l'effort des arts et métiers pour collaborer au développement de la Suisse.

L'exposition comptera deux grandes divisions. La première comportera deux sous-sections: l'une montrera les artisans au travail, sous les yeux du public, dans des échoppes spécialement aménagées, et l'autre présentera les produits du travail de l'artisan. La seconde division, de nature plutôt scientifique, concernera tout particulièrement l'enseignement professionnel.

## DAS ZÜRCHER BLUMENFEST

Am 1. und 2. September wird Zürich seine beiden Blumentage bekommen mit Blumenkorso, Konfettischlacht und Blumenregen, wie sie am Genfersee und Langensee längst beheimatet sind. Da das Fest zum erstenmal durchgeführt wird, also als ein Anlass erscheint, der auf keine Tradition pochen kann, haben sich die Zweifler eingestellt, die behaupteten, Zürichs Asphalt sei ein Holzboden für Blumen. Aber ihre nörgelnden Stimmen sind bereits gedämpft worden durch die prächtige, initiative Vorarbeit der Organisatoren, die diesmal mit Begeisterung sich dafür eingesetzt haben, dass Zürich seine Attraktion, sein frohes Volksfest erhält, das die Einheimischen und Fremden vereinigen wird und in dessen Vordergrund nicht das finanzielle Resultat, sondern die Festfreude steht.

In erster Linie wird man sich über den *Blumenkorso* zu freuen haben, über diese packende Apotheose der Blume, diesen Korso, an dem sich alles beteiligt, der Automobilist, der Reiter, das Trottinett und der Fussgänger, ein Charivari von fahrendem und gehendem Volke, das all seine Einfälle, all seine Phantasie an diesen beiden Tagen mit Blumen sichtbar machen will; selbst die Firmen, die sich an dem Korso rege und mit originellen Wagen beteiligen, werden ihre Reklame nicht mit Fanfaren, sondern durch die Blume sagen. Können auch die Hügelzüge Zürichs nicht mit Narzissen,

Mimosen und Kamelien geuden, was die Natur dem Zürcher Boden versagt, das werden die rührigen Zürcher Blumenhändler, sprich Floristen, zainenweise hervorzubauern. Das, was einer Stadt allerdings nicht aufgezüchtet werden könnte, besitzt Zürich in hohem Masse: die Freude an der Blume, und sie wird es sein, die dem Feste den beschwingten Rhythmus schenkt.

Auch den schönen szenischen Rahmen haben wir. An den illustren Gebäuden des Alpenquais wird sich der Korso vorbeibewegen, an Gärten und Anlagen vorüber, auf breiter, vornehmer Strasse, die vom See ihre Kühle herbeizieht, die sich nicht durch ein geschachteltes Häusergewirr durchzuzwängen hat, sondern die frei und offen daliegt und von der der Blick auf die beiden Hügelzüge und über das Wasser zum Bergkranz hinüberschweifen kann. In den Nebenstrassen, die dem See zulaufen, stellen sich Wagen, Gruppen und Fussgänger (man wird auch Trachten erwarten dürfen) auf, um dann auf dem Quai zum Triumphzug der herbstlichen Blume zu erscheinen. Grosse Musikkapellen und kleinere Spielgruppen lassen ihr Spiel erklingen, am Alfred Escherplatz drüben füllt sich die grosse Zuschauertribüne, und zu beiden Seiten der Strasse findet der Sitzfreudige bequeme Bankreihen. Blumen werden hinüber und herübergeworfen, und das ist sicher keine Blumenschlacht mit Blumenleichen, wie es im Jargon

der Nörgler vielfach heisst, sondern ein frohes Blumen-schenken und -schmücken, an dem auch der Gott der Flora, der ja seine Kinder nicht für Jahrhunderte zu schaffen pflegt, seine Freude haben wird.

Anschliessend an den Korso wird dann Sturm zur *Konfettischlacht* geblasen, für die der Zürcher übrigens eine an der Fastnacht geschärfte Routine mitbringen wird. Das Komitee wird Tausende von Säcken solcher Buntpapierchen auffahren lassen. Sieh dich vor, Montreux, du hast einen Konkurrenten bekommen!

Am zweiten Tag, einem Sonntag, der die Wieder-abhaltung des Korsos, nicht aber der Konfettischlacht

bringt, werden die *Kinder* an den Eintrittsporten keine Schranken finden; gratis dürfen sie an den für dieses Fest abgesperrten Alpenquai, und die Festfreudigen werden es erleben, dass dieser Tag zu einem echten Kindertag und damit zu einem Volksfest mit frischester Note auswächst. Für die Erwachsenen ist dafür der Blumenball gedacht, der zum üblichen Tanzvergnügen als mondaines Novum die Wahl einer Blumenkönigin vorsieht.

Man hat die Zürcher Blumentage nicht gewaltsam ge-züchtet: der Zürcher Festkalender hat für sie schon längst den Platz offen gehalten. *Edwin Arnet.*

## WAS ICH WERDEN MÖCHTE

*Ein Schüleraufsatz*

Früher wollte ich immer Kondukteur werden, mein Freund, der Fredi, auch. Überhaupt viele Buben. Oder Zugführer oder Stationsvorstand — irgend etwas bei der Bahn. Da muss man immer fest aufpassen, wenn's nichts Dummes geben soll, aber dafür kann man auch befehlen. Der Stationsvorstand trägt dazu noch die feine rote Mütze. Er kann nur befehlen, und der Zug mit all den vielen Leuten setzt sich in Bewegung, mit Reichen und Armen, Alten und Jungen, und niemand kann sagen: «Ja halt, ich hab' noch etwas vergessen, wartet einen Augenblick!» niemand, auch wenn er sonst über ein paar hundert Arbeiter befehlen kann oder über eine ganze Schule oder ein Regiment Soldaten. Das ist doch fein, nicht? Und der Zugführer, der hat die Verantwortung für den ganzen Zug in Händen; au, wenn ich daran denke, wieviel von ihm abhängt, ob er ein Signal bemerkt oder nicht bemerkt, einen Hebel oder Hahnen zur rechten Zeit in der rechten Richtung dreht oder nicht und noch vieles andere, dann gruselt's mir ganz. Wenn ich denke, wie «zerstreut» ich oft bin — nein, Zugführer möchte ich doch nicht werden. Aber Kondukteur oder Schaffner, wie's deutsch heisst. Man muss ja da seinen Kopf auch beisammen haben, und streng ist's auch, aber auch «glatt», so alle lieben Tage von früh bis spät Eisenbahn fahren zu dürfen in allen schönen Gegenden, ganz «umsonst»! Das gefiel uns immer so gut. Und dann die Fahrkarten kupieren, das ist doch lustig: tick — tick, und manchmal etwas befehlen oder schimpfen mit einem, der zu spät kommt. Ui — solchen wollten wir dann schon die Meinung sagen und sie aufschreiben! Und für das alles bekäme man erst noch Geld! Wohl wohl, das hätte uns mächtig gefallen!

Ich habe mich denn auch viel an unserm Bahnhof herumgetrieben; besonders wenn Züge fällig waren, schaute ich, wenn möglich zugegen zu sein. Und da hab' ich denn immer scharf aufgepasst, wie's zu- und herging, erst recht aber, wenn ich selber Eisenbahn fahren durfte. Da sah ich manches, an das ich früher nicht gedacht hatte. Überhaupt merke ich jetzt schon, dass man, wenn man grösser wird, manches anders anschaut als früher. Ich begriff jetzt, dass die Mutter allemal gesagt hatte: «Wart du nur, es wird dir schon noch anderscht werden!»

Heillos fein find' ich's ja immer noch, dass der Schaff-

ner so auf den fahrenden Zug aufspringen darf, das möcht' ich auch, und vieles gefällt mir noch immer. Aber ich sehe wohl, dass diese Bahnbeamten auch viel Ärger haben und dass ihnen ihr verantwortungsvoller Beruf vom Publikum oft noch viel schwerer gemacht wird, als er's schon ist. Meist nicht aus Bosheit, aber aus lauter Gedankenlosigkeit. Da springt einer, wenn der Zug schon einfahren will, noch zum Billetschalter, klopft ungeduldig ans Schalterfenster, der Vorstand, der draussen sein sollte, sollte ihm noch eine Fahrkarte geben, wenn möglich muss er ihm noch eine Banknote wechseln und kommt in Gefahr, seine Pflicht zu versäumen; dabei steht's an allen Schaltern angeschrieben, dass fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges keine Fahrkarten mehr ausgegeben zu werden brauchen. Unser Mann stürzt in dem Augenblick auf den Bahnsteig, wo der Zug sich in Bewegung setzt; er läuft noch darauf zu, will aufspringen, der Beamte, der herbeigeeilt ist, will ihn pflichtgemäss davon abhalten, wird angeschnauzt, und er hat es nur dem Eingreifen des Stationsvorstandes zu verdanken, dass der andere nicht Gewalt braucht. Allerlei wenig schmeichelhafte Bezeichnungen muss er sowieso noch einstecken. Nun, der Vorstand macht kurzen Prozess, schreibt den Mann auf und eröffnet ihm, dass es eine Busse absetzen werde; man müsse halt scheint's gewissen Leuten, die nicht lesen können, was vom Auf- und Abspringen stehe, auf diese Weise Disziplin beibringen. Der Kerl, anstatt den verdienten Tadel einzustecken und sich eine Lehre daran zu nehmen, zieht aufs neue los mit Schimpfen: Was Disziplin! Das fehlte gerade noch, er habe genug hören müssen von Disziplin in der Schule und im Militärdienst... Laut schimpfend verzieht er sich, nicht ohne dem Beamten noch gedroht zu haben, er werde schon bei Gelegenheit noch auf den G... bekommen. — Sich mit solchen Leuten herumschlagen zu müssen, gehört sicher nicht zu den Annehmlichkeiten des Eisenbahndienstes. Dieser Mann scheint erst noch viele Brüder zu haben, lauter disziplinlose Leute. Immer, wenn ein Zug einfährt und hält und die Leute ein- und aussteigen, kann man ja das gleiche Schauspiel beobachten: dass sich die Einsteigenden auf die Wagentreppen stürzen, kaum dass der Zug recht hält, und diese erklettern und die Aussteigenden dann den Weg versperrt finden, so dass es