

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 3 (1929)
Heft: 2

Artikel: Schlafwagenpoesie
Autor: Schweizer, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780134>

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: 22.07.2025

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

welche Möglichkeiten und welche Erfüllungen! Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten — aber im Skigebiet von Zermatt bietet sich sicher objektiv eine Welt von grandioser Schönheit wie an nur wenigen Orten der Erde und vielleicht an keinem anderen. Und der Bergfrühling kann nichts tun, als diese Wahrheit mit goldenem Sonnenlicht umrahmen.

Noch freilich ist dies Zermatt des Schneewunders zu wenig entdeckt. Um mit den Welschen zu reden: Es

ist célèbre, mais pas encore assez célébré. Und wie Zermatt geht es schliesslich dem ganzen Wintersport in Frühlingssonne: Wohl genannt, doch ungekannt; was fehlt, ist die «Saison».

Lasset uns darum mit unsern Skiern eine Denkschrift in den Bergschnee schreiben: «Der unbekanntes Wintersportsaison in Frühlingssonne!» Nicht besser könnten wir die bekannte im Winterlicht ehren.

Jos. Niederberger.

SCHLAFWAGENPOESIE

Also mit andern Worten Poesie der Eisenbahn! Gibt es wohl eine solche Poesie, werden sich viele fragen Jawohl, die gibt's, wenn sie vielleicht dem Dichter auch nicht in seinen Kram passt, weil zu ungestüm, zu trotzig. Poesie und Eisenbahn! Bahn ist dem Poeten nicht Natur, sie ist nicht Kunst, sagt er, sie ist nur ein Werk der Technik, ein Werk der Menschenhand, das pfeift und lärmt und erschreckt. Darum flüchtet er in den Wald und ans Bächlein, weil es dort «natürlich» ist.

Und doch, wie wuchtig, wie dröhnend ist das Lied der Bahn! Von all den Bewegungsmitteln, die wir haben, kommt ihr nichts gleich: Automobile, Motorräder, Flugzeuge und Schiffe, ihr Ausdruck schwingt auf ganz anderen Saiten. Autos wiegen sich und rasen und rattern auf den Strassen, Flieger surren durch die Luft, behend und dumpf brausend ziehen die Schiffe durch den Ozean. Ruhig, lächelnd mögen uns diese Maschinen erscheinen, gequält, hastend, erregt, ein andermal vielleicht, heulend und berstend vor Ungeduld ein Auto etwa, das um die Kurve rast, wütend und draufgängerisch ein Schiff, das sich durch die Wogen wirft; aber nichts von alledem erreicht die herbe, unerschütterliche Grundsichere der Eisenbahn. Auf unablenkbaren Strängen poltert der starre Takt des Eisens dahin, Eisen auf Eisen, hart auf hart!

Welchen Mann hätte nicht wieder seit dem ersten Male in seiner Kindheit der Anblick des Zuges verwirrt und erschüttert? Da kommt etwa durch eine stille Landschaft, die im Licht der Abendsonne liegt, ein Brausen, und aus dem Tale biegt auf glänzendem Geleise der schwarze, starre, langgestreckte Koloss. Der Ton steigt an, er braust an uns vorbei — der Ton sinkt wieder. — Auf den Schienen stampft es. Eisengeklirr. Die festgefügte Masse rast an uns vorbei. Teile der Maschine blitzen blank in der Sonne und bewegen sich. Dampf wird ausgespien, lichtumflossen zerflattert der Rauch über der Berglehne. Und starr und blendend, gewaltig, rücksichtslos rollt die Masse weiter. Leblos, anorganisch. Man glaubt nicht an das Spiel der Menschenhände. Wir staunen über den Anblick, wir staunen über das Brausen; so wie wir als Kinder taten...

Und dann ... sitzen wir selber im Zug, mit Koffern, Reisedecke, Handtasche, Stöcken, Schirmen, Eispickel, und da wir sehr früh gekommen sind, haben wir uns noch einen rechten Sitzplatz erstanden. Aber einige andere Leute haben dasselbe getan und haben nun, da es der Zufall so wollte, den Vorzug, das Abteil mit Ihnen teilen und mehrere Stunden in Ihrer unmittelbaren Nähe weilen zu dürfen. Doch keiner dieser Mit-

menschen weiss diesen Vorzug so recht zu schätzen, denn keiner von ihnen weiss, wer Sie sind, und darum benimmt sich jeder so, wie er es immer tut. Das ist sein gutes Recht und Ihr Vergnügen. Denn während der vor Ihnen liegenden langen Fahrzeit haben Sie genug Gelegenheit, jeden der werten Mitreisenden zu mustern, ihn auf Alter, Beruf, Nationalität, Einkommenshöhe, Alkoholverbrauch, Herz, Krawatte, Nieren- und Wadenbeschaffenheit zu prüfen, kurz, Ihre sprichwörtliche Menschenkenntnis zu erproben.

Klappen Sie Ihre Reiselektüre zu und betrachten Sie einmal von Ihrem sicheren Fensterplatz aus die Mitreisenden, und Sie werden finden, dass sich ausgerechnet in Ihrem Abteil lauter komische Leute zusammengefunden haben. Die ältere Dame, die an der Tür sitzt, und trotz «Hitze» wegen «Zuges» das Fenster geschlossen haben will, der jüngere Herr, der trotz «Zuges» wegen «Hitze» das Fenster offen haben will, der Geschäftsman, der sich eine Zigarre anstecken möchte (Raucher), das beliebte Fräulein, das wegen Nichtvorhandenseins von Aschenbechern «Nichtraucher» behauptet, das ewig plärende Baby und der ewig quatschende, freundliche Nachbar — sie alle sollten Sie nicht ärgern. Denken Sie sich, alle wären nur zu Ihrer Unterhaltung da, und lächeln Sie darüber.

Sollten Sie jedoch dieses Können nicht aufbringen, dann bleibt Ihnen im Zug immer noch eine Rückzugsmöglichkeit, die das Angenehme mit dem Bequemen verbindet: Fahren Sie Schlafwagen. Da sind Sie dann einmal Mensch für sich, Geniesser, und haben das Vergnügen, sozusagen in einem Séparée die Welt zu begucken. Da schwebt an Ihrem Auge die Landschaft vorbei, aus Sonnenbrand taucht man tief in den Schatten der Wälder, stürzt wieder heraus, springt über blitzende Flüsse und kriecht durch gelbe Ebenen. Rauch und Telegraphenstangen hüpfen vorbei, zerrissen und ohne Regel der Rauch, gleichmässig nach dem Takt der Räder die Stangen. Zwischendurch macht der Mensch Siesta, zieht seinen Paletot aus, schliesst die Türe zu seinem Privatzimmer und legt sich hin ... sei's, um zu lesen oder was noch viel schöner ist — zu träumen. Zu träumen vielleicht vom Schlafwagenzug, seiner Technik, seinem Mechanismus. Und wenn man auch nicht viel von dem Zeug versteht, hier bewundert man's. Man spürt sie in dem, was man nicht spürt: Er rollt nicht, er stösst nicht, er schaukelt nicht, und wenn man gar noch das Essen oder einige Trinksame auf dem Tische hat, so wird man feststellen, dass einem das Besteck nicht

herunterfliegt und der Wein nicht aus dem Glase saust, wenn der Zug die Kurve nimmt.

Inzwischen ist die Sonne untergegangen, es dämmt, es wird dunkel. Sterne glimmen am Himmel auf und rühren sich fast nicht da oben, während die nachtbraune Erde vorbeizieht mit blitzenden Wasserläufen, Kirchen, Dörfern, Wäldern und scharfen Silhouetten, und immer rollt der Zug, endlos scheint sein Rollen.

Inzwischen ist die Essenszeit herangekommen, und während der Mensch sich zu den Sälen der kulinarischen Genüsse hinbemüht, wenn er nicht vorzieht, in seinen eigenen Wänden zu speisen, wird das Bett hergerichtet, ein Bett, wie man es schöner und besser in keinem Hotel haben könnte. So ist ja auch das Zimmer apart, und besonders schön wirkt es am Abend, wenn es draussen dunkel wird. Dann gibt es ein warmes Licht von der Decke, auf dem Tischchen brennt eine Lampe, eine über dem Waschtisch, eine über dem Bett als Leselampe, und die in warmen Tönen glänzenden Holzwände spiegeln den Zauber wider, und es wird alles ganz leise und abendlich ruhig — trotzdem der Zug in 80 oder 100 Kilometertempo über die Erde saust.

Noch wird der Mensch restauriert, fließendes warmes und kaltes Wasser steht zur Verfügung, Licht die Hülle und Fülle, und dann fängt jene Sorgfalt an, die der Anhänger einer gewissen Schlafkultur — sicher eine Art von Feinschmeckerei — an den Tag legt, sich angeeignet lässt.

Für den modernen Menschen ist der Schlafwagen und besonders sein Bett ein ungeheuer wertvoller und herrlicher Ausgleich. Man bedenke: Tagsüber ziehen hunderttausend wirre, wilde, lärmende Eindrücke an seinen Nervensträngen, ein Kreuz und Quer widerstrebender Empfindungen unterminiert seine seelische Widerstandskraft. Und dann kommt immer noch das Eine dazu: Tempo, Tempo! Erreiche ich wohl den Ort, wie gehen die Geschäfte, kann ich dieses oder jenes abschliessen, wenn ich im Städtchen So-und-so übernachte? All das fällt ausser Betracht, weil man sich am Abend müde in den Zug begibt, um am andern Morgen frisch und wohl 600-700 Kilometer weiter zu erwachen, ausgeruht, toilettiert, gut gelaunt, um wieder an die Arbeit gehen zu können. Und das alles schöner, bequemer und vor allen Dingen billiger als in jedem Hotel oder gewöhnlichen Zug, wo man in drangvoller Enge wohl kaum sein bisschen Ruhe finden kann, dabei aber immer noch die vielen interessanten Mit- und Nebenmenschen sieht, manchmal in Situationen, Bildern, die einen zeit- lebens nie mehr verlassen. — — —

Noch saust der Zug, noch wirbelt der Wind. Funken fliegen in die Nacht. Hellerleuchtete Stationsgebäude huschen vorbei, farbige Signale werden passiert. Immer stampft es auf den Schienen auf; untrennbar ist der Rhythmus mit dem Zuge verbunden. Sag' mir einer, ob das nicht ein eigener Zauber ist! Ich meine es wohl und nenne ihn: Schlafwagenpoesie! *Walter Schweizer.*

RÄDERROLLEN IM TRAUM

Durch meines Schlafes leichten Schleier griff
Oft von fern ein schütterndes Räderrollen;
Gellend schrie einer Lokomotive Pfiff —
Und in Bildern, in schillernd-wundervollen,
Wob meine jäh erglühende Phantasie
Wirkliche Welt und Zauber vergänglichlichen Scheines,
Blühende Pracht, die in südlichen Gärten gedieh,
Traumhaft verschlungen, betörend in Eines.
Jubel ergriff mich: Im dunkel-berauschten Sinn
War mir, als würd' ich im weichgepolsterten Wagen

Brausend an Städten, an Wäldern und Flüssen dahin
Weit in das lockende Reich meiner Sehnsucht getragen.
Trotzige Berge grüssten mit schimmerndem Eis,
Steppen glitten vorbei und endlose Wüsten;
Haie von Palmen schlossen den Wunderkreis,
Brandung erklang an sonnigen Pinienküsten. —
Wenn ich erwachte — ich wusste nicht, wo ich sei,
Fand mich im Zimmer nach Fahrten, nach fiebertollen;
Hörte erschrocken der ersten Sirene Schrei,
Und vom Bahndamm herüber des Frühzugs Räderrollen ...

Heinrich Anacker.

LES ORGUES DE FRIBOURG

Si la ville de Fribourg mérite d'être visitée pour sa situation, pour son architecture, pour les innombrables vestiges qu'elle a conservés du Moyen-Âge, ses orgues seules devraient y attirer en foule les touristes, tant suisses qu'étrangers. Construit entre 1824 et 1834 par Aloyse Mooser, dont le Ministre français de la justice et des cultes disait, à l'époque où s'édifiait à Paris l'église de la Madeleine: «Paris possède des artistes dans tous les genres, mais un génie comme Mooser, point!» retouché et perfectionné depuis lors par d'autres facteurs non moins fameux, cet instrument jouit d'une réputation universelle et fait la gloire de Fribourg. Il possède actuellement 90 registres sonnants et met à la disposition de l'organiste 4 claviers, 3 boîtes d'expression, 10 combinaisons libres, 16 accouplements et un *crescendo* général: en tout le chiffre effarant de 810 boutons, pédales, manettes, etc.

Il existe assurément des instruments qui possèdent plus de jeux, mais les orgues de Fribourg sont uniques

au monde au double point de vue de la finesse inimitable des timbres et de l'acoustique merveilleuse de la Cathédrale de St-Nicolas. De l'avis unanime, il ne s'en trouve aucun qui ait une pareille ampleur des tutti, ni une voix humaine si prenante.

Des concerts sont donnés toute l'année, dimanche et fêtes à 16 heures, du 1^{er} juin au 15 octobre, tous les jours à 14 heures et le mercredi, en outre, à 20 heures. La spécialité traditionnelle de ces concerts et la Scène pastorale avec orage, fantaisie pour grande orgue composée par le célèbre organiste Jacques Vogt, dont la réputation attira à Fribourg toute l'Europe musicale. Par tradition, elle a été maintenue au programme par son fils Edouard Vogt, par son successeur Paul Haas, qui la compléta, et par l'organiste actuel, Joseph Gogniat. L'imitation de l'orage dans les Alpes, qui en est le passage le plus impressionnant, laisse à tout auditeur un souvenir ineffaçable de réalité.