

Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 49 (1945-1946)
Heft: 4

Artikel: Erlebnisse eines alten Lokomotivführers
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-664888>

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: 13.02.2026

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

Erlebnisse eines alten Lokomotivführers

Als im Sommer 1897 die neuen Zufahrtslinien der ehemaligen Gotthardbahn gebaut wurden, Luzern-Immensee und Goldau-Zug, traf auch mich als jungen ledigen Lokomotivführer die Versetzung vom Depot Erstfeld nach Goldau.

Am 29. Mai 1897 habe ich die amtliche Collaudationsfahrt ausgeführt Luzern-Immensee und Goldau-Zug. Am folgenden Tag 30. Mai führte ich den Eröffnungszug Goldau-Zug. Das schönste an der Festlichkeit war ein großartiges Feuerwerk, aber ein nützliches. Um für die Geleisevermehrung im Bahnhof mehr Platz zu gewinnen, mußten große Partien Nagelslufsfelsen vom denkwürdigen Bergsturzgebiet (1806) weggeschafft werden. Hunderte von Sprengschüssen frachten in gut berechneter Reihenfolge.

Der Bau der neuen Linie war mit besondern Schwierigkeiten verbunden. Kurz vor der Eröffnung rutschte oberhalb Walchwil ein Damm gegen den See ab. Nun wurde eine Notbrücke aus Holz erstellt. Da der Zwischenraum von der im Bau befindlichen eisernen Brücke und dem vorbeifahrenden Zug nur einige Zentimeter betrug, mußte ein Wärter beim Vorbeifahren eines Zuges einen Besen in die Höhe der Wagenfenster heben. Wenn nämlich der Zug von der normalen Geschwindigkeit plötzlich auf die erlaubten 10 Kilometer abgebremst wurde, öffneten sich unwillkürlich die Wagenfenster, und die Köpfe schossen heraus, um zu sehen, was denn hier wieder los sei. Um Kopfverletzungen der Reisenden zu verhüten, wurde diese Einrichtung getroffen. Mancher Lockenkopf hat mit diesem Besen nähere Bekanntschaft gemacht. Wenig vertrauenerweckend war diese Holzbrücke. Beim Befahren derselben bewegten sich die hohen Holzpfeiler im nassen glitschigen Lehm Boden ganz bedenklich. Ein Vorgesetzter begleitete mich einmal und machte mich auf die offene Seitentüre aufmerksam. Als ich die Bemerkung machte, daß ich die Türe absichtlich offen lasse über diese Stelle, weil ich immer zum Sprung bereit sei, meinte er auch, die Einrichtung sei nicht gerade vertrauenerweckend.

Auch unterhalb Walchwil sackte der Damm fortwährend ab gegen die Straße, so daß während dem Betrieb immer neues Material aufge-

schüttet werden mußte. Nach Vorschrift mußte man vor dem Damm anhalten, um dann ganz langsam hinüber zu gelangen. Nicht immer gelang die glückliche Überfahrt, da unter der Last der Wagen das Geleise sich wieder verschob. Während meiner Dienstzeit von nicht ganz 1½ Jahren im Depot Goldau war ich Zeuge von sechs Entgleisungen. Es vergingen Jahre, bis die Anlagen die nötige Festigkeit bekamen.

Am 1. September 1896 zwischen Flüelen-Sisikon bin ich mit einem beladenen Schotterwagen zusammengestoßen. Der von mir geführte Zug war ein fakultativer Güterzug. Der vorausfahrende Zug hatte das Signal aufgesteckt, wurde aber von der Arbeiterrotte, die beim Mittagessen war, nicht beachtet. Das Hindernis konnte von mir nur auf kurze Distanz gesehen werden wegen enger Kurve, so daß der Zusammenstoß nicht vermieden werden konnte. Es entstand nur Materialschaden.

Ein andermal führte ich den Zug 117, Luzern-Erstfeld. Sisikon verständigte mich, daß im Tellspaltetunnel ein Schienenbruch sei, er wisse aber nicht genau wo. Da die Stelle nicht mit Signal bezeichnet war, fuhr ich mit über 50 Kilometer darüber. Der Heizer, ein Tessiner sprang mit einem Schreckensruf in die Höhe. Man hatte das Gefühl, daß sich die Lokomotive quer über das Geleise stelle. Ich habe den Zug sofort abgebremst, doch ohne anzuhalten, da ich merkte, daß die Lokomotive wieder ruhig fuhr und auch die Wagen nachfolgten. In Flüelen meldete ich den Vorfall, damit kein Zug mehr abgelassen werde, bevor die Stelle repariert sei. Später meldete man mir, daß ein Schienenstück von 120 Zentimeter abgebrochen und umgelegt war.

Am 24. Februar 1908 führte ich den Expreszug 103 mit Lokomotive 230, Erstfeld-Bellinzona. Ab Göschenen begleitete mich ein Oberlokomotivführer. Unterhalb Alrolo fing der Tender an zu rütteln. Als die Sache anfing ungemütlich zu werden, hielt ich den Zug an. Beim kontrollieren der Lokomotive zeigte sich ein Zustand, der das Weiterfahren natürlich ausschloß. Das linke Rad der vordern Tenderachse fuhr neben der Schiene und das rechte war überhaupt kein Rad

mehr, weil alle Speichen fehlten und nur die leere Bandage über die Achse hing. Geräusch machte sich nicht bemerkbar wegen des hohen Schnees. Die Reisenden wurden in den eine Stunde später nachkommenden und auf dem anderen Geleise verkehrenden Schnellzug 105 umgeladen. Der Unfall ereignete sich um 11.35. Die defekte Lokomotive konnte erst um 7.50 weggeführt werden. Ein großes Kontingent Arbeiter aus der Zentralwerkstätte Bellinz und mehrere Bahnarbeiter haben den Schaden wieder gut gemacht. Der Tender mußte gehoben werden, um die defekte Achse wegnehmen zu können. Auch einige Zentner Laschenschrauben mußten ersetzt werden. Bei der Fabrikation der Achse wurden einige feine Speichenrisse konstatiert, aber doch fünf Jahre Garantie geleistet. Einige Wochen vor Ablauf der Garantiefrist erfolgte der Zusammenbruch.

Noch einiges von der unseligen ersten $N^3/5$ -Lokomotive Nr. 202, die im Jahre 1894 gebaut wurde. Dieselbe wurde mit Spiralfedern ausge-

rüstet, was sich aber nicht bewährte. Allerlei Probefahrten wurden damit ausgeführt, mehrere Wochen lang. Man hat bei Schnellfahrten von Erstfeld nach Flüelen Geschwindigkeiten von über 100 Kilometer gefahren, was eine Urner Zeitung zu der Bemerkung veranlaßte: „Das sei Gott versucht.“ Ich habe auf dieser Lokomotive vieles erlebt, aber nichts Gefreutes. Im Jahre 1896, als die Züge der Gotthardbahn noch über Rothkreuz fahren mußten, fuhr ich einmal mit diesem Monstrum von Luzern nach Rothkreuz. Die Geleiseanlagen waren damals noch nicht für „Schwergewichte“ gebaut. Schlechtes Geleise und Spiralfedern paßten nicht gut zusammen. Beim Durchfahren der Station Ebikon machte die „202“ die mir nur zu gut bekannten Sprünge, so daß ich den Boden unter den Füßen verlor und der Heizer ausgestreckt am Boden lag. Der Stationsvorstand flüchtete sich zur Sicherheit in sein Bureau, offenbar mit starkem Herzklopfen. Bei diesem Schwanken und Hüpfen hatte man das Gefühl des Umstürzens.

Der Blitzzug

Quer durch Europa von Westen nach Osten
Rütert und raitert die Bahnmelodie.
Gilt es die Seligkeit schneller zu kosten?
Kommt er zu spät an im Himmelslogis?

Fortfortfortfortfortfort drehn sich die Räder
Rasend dahin auf dem Schienengeäder,
Rauch ist der Bestie verschwindender Schweif,
Schaffnerpfeiff, Lokomotivengepfeif.

Länder verfliegen und Städte versinken,
Stunden und Tage verflattern im Flug,
Täler und Berge, vorbei, wenn sie winken,
Traumbilder, Sehnsucht und Sinnenbetrug.

Mondschein und Sonne, noch einmal die Sterne,
Bald ist erreicht die beglückende Ferne,
Dämmerung, Abend und Nebel und Nacht,
Stürmisch erwartet, was glühend gedacht.

Dämmerung senkt sich allmählich wie Gaze,
Schon hat die Venus die Wache gestellt.
Nur noch ein Stündchen! Dann nimmt sich die Straße,
Trennt, was sich hier aneinander gefeilt:

Reiche Familien, Bankiers, Kavaliere,
Landrat, Gelehrter, ein Prinz, Offiziere,
„Damen und Herren“, ein Dichter im Schwarm,
Liebliche Kinder mit Spielzeug im Arm.

Nun ist das Dunkel dämonisch gewachsen,
In den Coupés brennt die Gasflamme schon,
Fortfortfortfortfortfort, glühende Achsen,
Schrillt ein Signal, klingt ein wimmernder Ton?

Fortfortfortfortfortfort, steht an der Kurve,
Steht da der Tod mit der Bombe zum Wurf?
Halthalthalthalthalhalt — halthalthalthaltein --
Ein anderer Zug fährt mittenhinein.

Folgenden Tags, unter Trümmern verloren,
Finden sich zwischen verkohltem Gebein,
Finden sich schuttüberschüttet zwei Sporen,
Brennscheren, Uhren, ein Aktienschein,

Geld, ein Gedichtbuch: „Seraphische Töne“,
Ringe, ein Notenblatt: „Meiner Kamöne“,
Endlich ein Püppchen, im Bettchen verbrannt,
Dem war ein Eselchen vorgespannt. Lillienron.