

Zeitschrift: Adelbodmer Heimatbrief
Band: 16 (1961)

Artikel: Rückblick eines Eisenbahnveteranen
Autor: Allenbach, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063232>

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: 16.01.2026

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

Rückblick eines Eisenbahnveteranen

Irgendwo in der Schweizergeschichte steht geschrieben: Schau vorwärts Werner und nicht hinter dich, was mich indessen nicht hindert, eine Rückschau auf meine Vergangenheit zu halten. Bekanntlich hatten dem alternden Menschen hauptsächlich Begebenheiten frühester Zeiten, namentlich Erinnerungen an die berufliche Laufbahn, im Gedächtnis, während Geschehnisse jüngerer Zeit leicht verblassen. So will ich also einem Querschnitt aus meinem Eisenbahndienst Raum geben.

Die Eisenbahn, als geniale Erfindung des Engländers Stephenson, hat bis heute von ihrer Bedeutung in bezug auf Leistungsvermögen wie Wirtschaftlichkeit nichts verloren und ist von keinem andern Verkehrsmittel übertroffen worden.

Im Heimatbrief Nr. 9 habe ich geschildert, wie unsere Familie seinerzeit das Berner Oberland mit dem Zürcher Oberland vertauschte und in Uster ansässig wurde. Nach zweijähriger Betätigung in einer Baumwollspinnerei daselbst, konnte ich dann eine Berufslehre wählen. Ich habe mich, unterstützt von einem Berater, für den Bahndienst entschieden. Warum ich gerade auf diesen Gedanken gekommen sei? Es mag aussergewöhnlich erscheinen, jedoch grundlegend war eine Schulreise. Am 1. August 1888 kamen wir, auf der Rückkehr von einer anstrengenden Wanderung der Oberschule Aeschi auf das Niederhorn, nach Interlaken. Von hier konnten wir mit der alten Bödelibahn nach Därligen fahren, von wo uns ein Dampfschiff nach Spiez führte. Der Endspurt nach Aeschi erfolgte natürlich noch auf Schusters Rappen.

In unserer weitem Umgebung existierte damals noch keine Eisenbahn, und die seenverbindende Bödelibahn kannte ich nur vom Hörensagen. Diese führte zweistöckige Personenwagen (seither kamen mir nie mehr solche Wagen vor Augen). Die Güterwagen fanden zwischen Därligen und Scherzligen Beförderung auf sogenannten «Trajektschiffen», die man von Aeschi aus gut beobachten konnte. Das war also die erste Eisenbahn, die ich sah. War es nun die Müdigkeit der langen Fusswanderung oder das erwachte Interesse an dem «gäbigen» Fahrzeug, bleibe dahin gestellt. Die Eisenbahn machte auf mich einen nachhaltigen Eindruck, quasi «Liebe auf den ersten Blick», und brachte nach und nach die anfängliche Schwärmerei zum festen Entschluss für diesen Beruf, was ich auch nie zu bereuen brauchte.

Kurz einige Angaben über die damaligen Verhältnisse der Schweizer Bahnen. Es gab nur «Privatbahnen». Die fünf grössten Betriebe nannte man «Hauptbahnen» und zwar: Die Jura-Simplon-Bahn (JS), diese bediente die Westschweiz, die Central-Bahn die Centralschweiz, die Gotthard-Bahn die Innerschweiz und das Tessin, während die Vereinigten-Schweizer-Bahnen (VSB) und die Nordost-Bahn (NOB) den Verkehr der Ostschweiz vermittelten. Daneben gab es noch eine Reihe kleinerer Nebenbahnen.

Ich bewarb mich also bei den Vereinigten-Schweizer-Bahnen (VSB) um eine Stelle beim Stationsdienst. In kurzer Zeit wurde ich zur Eignungsprüfung und zum ärztlichen Untersuch nach St. Gallen (Direktionssitz der VSB) eingeladen. Es muss zu dieser Zeit Personalmangel bestanden haben, was die unerwartet rasche Behandlung der Bewerbung erwiesen haben dürfte. Nebenbei sei noch bemerkt, dass, wie ich im Heimatbrief Nr. 9 bemerkt habe, meine Eltern für mich eine andere Berufswahl bestimmt hatten, die jedoch mangels Geldmitteln nicht verwirklicht werden konnte, was mich indessen gar nicht unglücklich machte, denn dadurch stand meinem schlummernden Plan nichts mehr im Wege.

Am 22. Januar 1894 trat ich auf der Station Bubikon als Stationslehrling in den Dienst der Vereinigten-Schweizer-Bahnen ein.

Die Berufsschulung beginnt in der Regel auf kleineren oder mittleren Stationen. Auf den grösseren Bahnhöfen ist der Dienst spezialisiert, wo dann der Lehrling, je nach Eignung und Begabung, in weitere Dienstzweige eingeführt wird.

Mein Lehrmeister richtete einige aufmunternde Worte an mich, indem er auf das Wesen und die Wichtigkeit des Eisenbahndienstes hinwies. Dann hiess es: Ans Werk! Zuerst wurde ich in die Geheimnisse von Telegraph und Telephon eingeführt. Glücklicherweise war ich für Neuerungen stets empfänglich und fand bald Interesse und Freude an den gestellten Aufgaben, was die Erfüllung derselben begreiflicherweise günstig beeinflusste. Dank der verständnisvollen Anleitung des Lehrmeisters erhielt ich recht bald einen guten Begriff von den zahlreichen auf mich einwirkenden unbekannten Eindrücken und konnte diese ohne grosse Mühe überbrücken. Gewiss, es wollten mich etwa beklemmende Gefühle übernehmen, denen ich aber mit dem Grundsatz: Was andere können, will ich auch fertig bringen, begegnete. Damit war ich gut beraten und die Zweifel waren beseitigt. Nach

und nach wurden die Pflichten vielseitiger und komplizierter. Die Tatsache wurde mir klar, wie empfindlich und nicht ungefährlich sich der Bahndienst abwickelt. Pünktlichkeit und rasches Disponieren sind unerlässlich. Dabei ist mir wohl bewusst, dass bei jedem andern Beruf Schwierigkeiten und Eigenartigkeiten ebenfalls nicht fehlen. Ein jeder Stand hat seinen Frieden, ein jeder Stand hat seine Last.

Meine Lehrzeit nahm unter günstigen Auspizien einen befriedigenden Verlauf. Neben den praktischen Arbeiten hat sich der Lehrling einem sehr intensiven Studium der massenhaften Reglemente und Spezialvorschriften zu widmen. Vom genügenden Studium derselben hängt schliesslich die Erlangung der definitiven Anstellung ab.

Bei einer täglichen Dienstzeit von 11–12 Stunden war der Dienst im allgemeinen anstrengend. Der Sonntag meistens frei. Ferien keine. Lohn keiner. Heute hat jeder Lehrling vom ersten Tag an ein Taggeld. Ich konnte daheim logieren. Morgens musste ich nach 20 minütigem Marsch um 6 Uhr in Uster einsteigen, und abends um 8 Uhr traf ich daselbst wieder ein und hatte abermals 20 Minuten zu laufen. Das war also zwei Jahre mein tägliches Programm.

Unerwartet rasch ging meine Lehrzeit zu Ende und ich stand vor der Abschlussprüfung, die ich glücklicherweise mit Erfolg bestanden habe. Mitte Februar 1896 ernannte man mich zum Beamten der Güterexpedition im Bahnhof Rapperswil. Jahresgehalt Fr. 1200.—, abzüglich Prämien in die Pensionskasse. Kautions Fr. 3000.—. Diese übernahm eine Bürgschaftsgenossenschaft in St. Gallen gegen entsprechende Prämien. Nun war ich also ein kleines Rädchen im gewaltigen Räderwerk.

Dem Grundsatz «Erfahrung bringt Wissenschaft» huldigend, hat dann der junge Beamte öftere Versetzungen zu gewärtigen, die als Wanderjahre bezeichnet werden. Die verschiedenartigsten Industriezweige unseres Landes, zudem massenhafte Veranstaltungen wie Feste, Märkte, Ausstellungen, Fremdenverkehr, Sportbetriebe, Militärkurse usw. bedingen natürlich einen Personalstand, welcher gegebenenfalls überall eingesetzt werden kann.

Grossen Einfluss auf den Bahnbetrieb bilden jeweilen die Wetterverhältnisse, wie Stürme, starke Schneefälle, Ueberschwemmungen usw. Ich erinnere mich noch gut, dass am Anfang meiner Lehrzeit — damals gab es auch in den Niederungen noch starke Schneefälle — vor den ersten Zügen die Geleise mit grossen Schneepflügen mit Pferdegespannen vom Schnee befreit werden mussten. Heute gibt es natürlich

Schneeschleudermaschinen. Empfindliche Störungen verursachen die Windstürme, Erdschlipfe und Ueberschwemmungen, die meistens erhebliche Zugverspätungen zur Folge haben. Die bedauerlichsten Ereignisse bilden sodann immer tödliche Unfälle. Ich war leider verschiedentlich Augenzeuge solcher Vorkommnisse, welche begreiflicherweise bestürzende Gefühle hinterlassen.

Es folgten Zeiten, die die Schatten grosser Ereignisse vorauswarfen. Im Frühjahr 1897 brach wegen dauernden Lohnkämpfen der Nordostbahnstreik aus. Er dauerte 3 Tage und konnte schliesslich durch Intervention des Bundesrates beendet werden. Dieser Streik hat dem Verstaatlichungsgedanken der Schweizerbahnen den Weg geebnet. Schon im Jahre 1862 setzte sich der damalige Bundespräsident Stämpfli, unterstützt durch weitere Befürworter, für die Verstaatlichung ein. Wiederholte bezügliche Vorlagen wurden jedoch stets abgelehnt. Schliesslich wurde am 20. Februar 1898 die Verstaatlichung gutgeheissen.

Am 1. Januar 1902 traf in Bern der erste Zug der Bundesbahnen ein. Im gleichen Jahre wurden die Nordostbahn und im folgenden Jahr die Jura-Simplon-Bahn und die Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund übernommen. Die Gotthard-Bahn konnte mit Rücksicht auf internationale Verträge erst im Jahr 1909 den SBB einverleibt werden.

Wähnte nun das Personal, jetzt werde das «Goldene Zeitalter» anrücken, so blieben manche Enttäuschungen nicht aus. Ist z. B. aus den Initialen der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) «Verdammt Schlechte Bezahlung» geprägt worden, so fand bald der neue Spruch (SBB) = «Schlechte Bezahlung Beibehalten» Eingang. Auf alle Fälle haben die SBB seither ihre Aufgaben in grosszügiger Weise ausgeführt. Abgesehen von den zahlreichen Neuerungen im Betriebsdienst praktischer Art und im Abrechnungswesen, die zufolge Verstaatlichung notwendig geworden waren, folgten beschaulichere Zeiten ohne erwähnenswerte Ereignisse.

Ich bin verschiedentlich in andere Verkehrsgebiete versetzt worden und wurde dann am 1. April 1909 zum Stationsvorstand in Hunzenschwil bei Lenzburg ernannt. Hier sei gleich beigelegt, dass schon im Jahr 1700 ein Adelbodner Bürger namens Peter Gyger in Hunzenschwil ansässig war (vide Seite 197 des Heimatbuches).

Anfangs August 1914 brach, ziemlich unvorbereitet, der erste Weltkrieg aus, welcher bis November 1918 dauerte und schwerwiegende

Folgen über die ganze Welt brachte. Auch die Schweiz bekam allerlei Unannehmlichkeiten zu spüren. Wir wollen der Vorsehung dankbar sein, dass wir nicht direkt in die Kämpfe einbezogen worden sind, die uns ungleich mehr Leid zugefügt hätten, als die gewiss nicht unwesentlichen Einschränkungen. Auch der Bahnbetrieb hatte unter der stark reduzierten Zufuhr verschiedenster Materialien schwer zu leiden. Empfindlich wirkte sich die mangelnde Lieferung von Kohlen aus, so dass der Betrieb weitgehend eingestellt oder eingeschränkt werden musste. Für die Heizung der Lokomotiven musste Holz verwendet werden.

Es machte einen komischen Eindruck, die mit hohen Holzschichten beladenen Lokomotiven herumfahren zu sehen. Tempi passati.

Unmittelbar nach dem Friedensschluss wurde in der Schweiz der Generalstreik ausgelöst. Die Fabrikschlote rauchten nicht mehr, die Arbeit ruhte, der Eisenbahnverkehr war stillgelegt. Es folgten düstere Zeiten, denen langdauernde Krisen folgten, welche sich eigentlich bis in die heutigen Verhältnisse auswirken.

Im April erhielt ich die Versetzung nach Dättwil bei Baden. Hier amtete ich 11 Jahre, die sozusagen anhaltend von den Krisenfolgen überschattet waren.

Am 1. November 1932 ergriff ich abermals den Wanderstab, indem ich nach Suhr bei Aarau umsatteln musste. Der Dienst daselbst war weit-schichtig und sehr interessant. Leider ertönte anfangs September 1939 wiederum Kriegsgeschrei. Der zweite Weltkrieg war ausgebrochen. Zu den vom ersten Krieg keineswegs verschwundenen Nachwehen traten neue Erschütterungen und Heimsuchungen schlimmster Art. Wunderbarerweise hat die Vorsehung die Schweiz abermals, allerdings unter langem, ungewissem Bangen, Gottseidank vor dem Grässlichsten verschont. Der unselige Krieg nahm im Sommer 1945 sein Ende.

Die Kriegszeit hatte natürlich auch die Bundesbahnen in Mitleiden-schaft gezogen. Eine der wichtigsten Aufgaben war, die Abhängigkeit vom Ausland auszuschalten. Die rasche Elektrifizierung der meisten Bahnen konnte dies weitgehend ermöglichen. Dazu kann erwähnt werden, dass die SBB jährlich über *1 Million Tonnen* Kohlen benötigten. Heute sind nun die SBB restlos elektrifiziert, und die Dampflokomotiven sind in Reserve gestellt. Im weitem mussten während den Krisenzeiten alle Bauausgaben z. B. neue Stationsgebäude, Stellwerke, elektrische Sicherungsanlagen, Wagenmaterial usw. zurückgestellt werden.

Die SBB konnten den Sturmzeiten Stand halten und befinden sich neuerdings auf einem beachtenswerten Niveau. Sie sind mit ihren

rund 40 000 Beamten und Angestellten das grösste Unternehmen unseres Landes. Als sicherer Auftraggeber sind sie auf dem Arbeitsmarkt sehr willkommen und wirken auf Industrie und Gewerbe befruchtend. Die Schweizerischen Bundesbahnen geniessen auch im Ausland grosses Ansehen und werden öfters von prominenten Persönlichkeiten besucht.

Also: Wir reisen mit der SBB durchs schöne Schweizerland!

Ende des Jahres 1941 hatte ich die Altersgrenze erreicht. Damit war meine berufliche Laufbahn beendet, und ich konnte ins zweite Glied zurücktreten.

Zum Schluss meiner Erinnerungen möchte ich noch einige Daten aus den statistischen Tabellen vom Jahr 1947 (Jubiläum des 100jährigen Bestehens der Schweizerbahnen) bekannt geben, womit speziell die enorme Entwicklung und Leistung der SBB gezeigt werden soll.

Auszug aus den statistischen Tabellen pro 1947

Beförderte Reisende pro 1903	50 Millionen
(1. Betriebsjahr der SBB)	
Beförderte Reisende pro 1947	213 Millionen
Beförderte Güter pro 1903	8,9 Millionen Tonnen
Beförderte Güter pro 1947	18,2 Millionen Tonnen
Rollmaterialbestand heute	572 elektrische Lokomotiven
	3 500 Personenwagen
	18 000 Güterwagen

In sämtlichen Anlagen: Rollmaterial, Bahnhöfen und Stationen, Schienen, Stellwerkanlagen, Kraftwerken, Werkstätten usw. waren im Jahr 1951 3365 Millionen Franken investiert.

Für den Unterhalt und die Ergänzung aller Anlagen haben die SBB bis heute weitere 2040 Millionen Franken verausgabt. Sie bilden also ein imposantes Geschäft, das als Aktivposten unseres Volksvermögens gelten muss.

Seit meinem Eintritt in den Eisenbahndienst sind beinahe 70 Jahre verflossen. Während diesem langen Zeitabschnitt sind nun unermessliche Wandlungen und Entwicklungen in Politik, Wirtschaft, Technik und Gesellschaft eingetreten, so dass es der alten Garde fast bange machen könnte. Es ist nur zu hoffen, dass die enormen Entwicklungen nicht zu Verschlimmbesserungen ausarten, sondern unserem lieben Vaterland zu Nutz und Frommen dienen werden.

F. Allenbach sen., Zug

Heiteres aus dem Entschligtal

Es sind schon viele Jahre her, da kam ein Weinhändler auf der Adalbodner Landstrasse mit einem Wegmeister zu sprechen. Der Wegmeister hatte wieder einmal Flausen im Kopf und sagte dem Weinhändler, wenn er im Schwand in der Wirtschaft einkehre, müsse er dann mit dem Wirt sehr laut reden, der sei schwerhörig. Der andere versprach, dies zu befolgen, und ging dann weiter. Derweilen ging der Wegmeister durch den Schmittengraben hinauf und kehrte auch in der betreffenden Wirtschaft ein, und als er mit dem Wirt ins Gespräch kam, sagte er diesem glaubwürdig, er habe unterwegs einen Reisenden getroffen, welcher heute noch bei ihm vorsprechen werde, aber wie er gemerkt habe, sei dieser sehr schwerhörig, er, der Wirt, müsse dann laut reden mit ihm. Nicht lange ging's, da kam der Weinhändler auch in die Wirtschaft, und da gab's dann mit einemmal ein lautes Intermezzo zwischen Wirt und Händler, und jeder behauptete laut und deutsch, er höre nicht schlecht, dass er sich anbrüllen lassen müsse, und der Wegmeister hatte natürlich ergötzliche Freude an seinem gelungenen inszenierten «Lautsprecher-Hörspiel», und wer weiss, vielleicht durfte er mit den beiden zum beruhigten Abschluss noch eine gute Flasche mittrinken helfen?!

An einem Zaunwerk auf der Alp hatten's einmal zu wenig Agraffen, um ein Endstück fertig zu machen. Da habe ein Zaunpflichtiger vor dem dabeistehenden Bergvogt gesagt: «Jitz hii wer den afe meäh Vögt wäder Agraffe»!