

**Zeitschrift:** Schweizerische Gehörlosen-Zeitung  
**Herausgeber:** Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe  
**Band:** 57 (1963)  
**Heft:** 21  
  
**Rubrik:** Mit dem Streckenwärter unterwegs

### **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:** 10.02.2026

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

## Mit dem Streckenwärter unterwegs

### Der unbekannte Mann ihm Bahndienst

Jedes Jahr benützen Millionen von Reisenden unsere Bahnen. Die Bahnen sind bequeme, zuverlässige und sichere Verkehrsmittel. Für die Sicherheit sorgt das pflichtgetreue Bahnpersonal. Wenn zum Beispiel der Stationsbeamte mit der Kelle das Zeichen zur Abfahrt gibt, dann dürfen wir darauf vertrauen, daß alle Weichen und Signale richtig gestellt sind. Und wir dürfen auch darauf vertrauen, daß der Loko-

motivführer seine Maschine gut beherrscht, daß er während der Fahrt die Schalthebel immer so bedient wie es sein muß, daß er die Signale gewissenhaft beachtet und daß er die Bahnstrecke dauernd scharf beobachtet.

Das genügt aber noch nicht. Es braucht eine noch genauere und schärfere Kontrolle der Strecke. Das ist die Aufgabe des Streckenwärters. Er ist der unbekannte Mann im Bahndienst, denn die

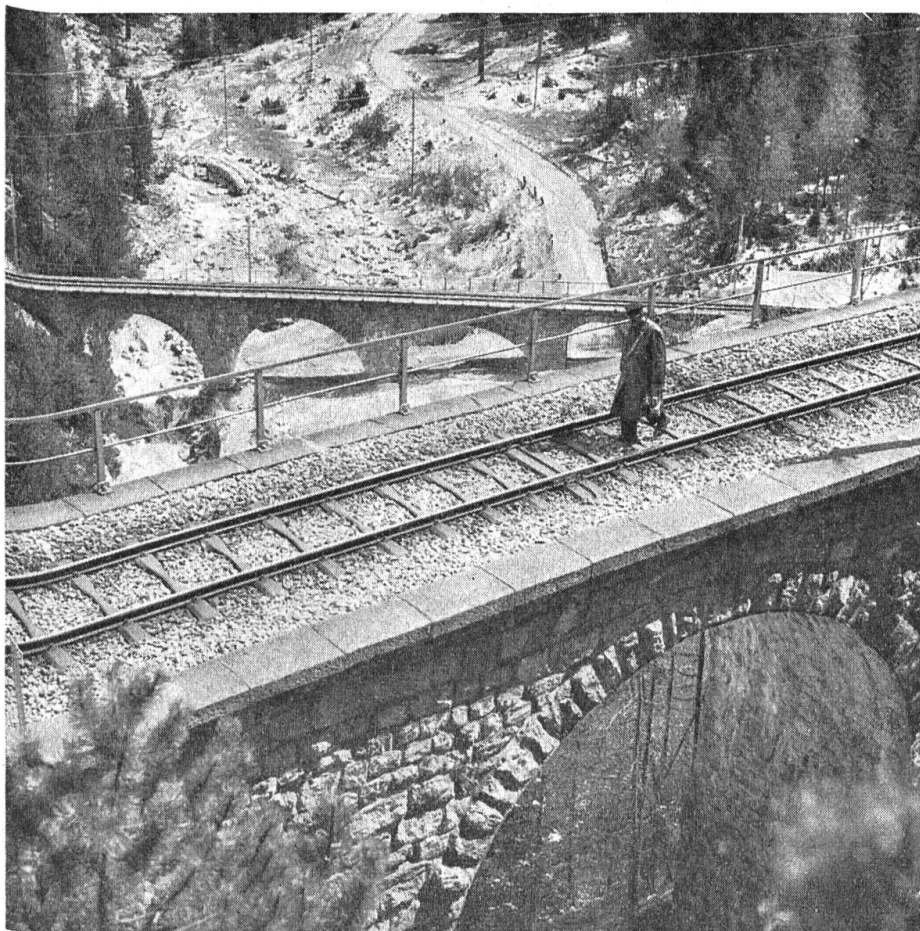


Bild 1

Abkürzungen darf sich der Streckenwärter auf der Kehrtunnelstrecke zwischen Bergün und Preda keine erlauben.



Bild 2  
Oberhalb Bergün/Bravuogn  
gewinnt die Albulabahn in  
weiten Kehrschleifen die  
nötige Höhe.

Reisenden können ihm bei seiner wichtigen Arbeit selten zuschauen. Darum wollen wir heute einmal davon erzählen. Wir dürfen dabei den Bericht eines Zeitungsreporters verwenden, der mit einem solchen Streckenwärter unterwegs war.

### **Zwischen Bergün und Preda im Bündnerland**

Die Strecke Bergün—Preda ist ein Teilstück in der Albulalinie der Rhätischen Bahnen. Sie ist rund 12 km lang. Es ist eine Bergstrecke mit einer durchschnittlichen Steigung von 35 Promille. Die Bahn überwindet den Höhenunterschied mit Hilfe von Kehrschleifen und Kehrtunnels. (Siehe Bilder 1, 2, 3.) Viermal überquert der Zug den Albula-Fluß auf Viadukten. (Auf dem ganzen Schienennetz der Rhätischen Bahn befinden sich 117 Tunnels und Galerien mit einer Gesamtlänge von 38 km und 480 Brücken, die zusammen 12 km lang sind.) Jeden Morgen wird diese Strecke von einem Streckenwärter vor der Durchfahrt des ersten Zuges mit seiner Draisine abgefahren und kontrolliert. Während der Nacht könnte sich zum Bei-

spiel Gestein von den Felswänden losgelöst haben und auf den Schienenweg gefallen sein. Dadurch könnte ein Zug zum Entgleisen gebracht werden. — Außerdem müssen durchschnittlich jeden zweiten Tag die Schienen in den Kurven geschmiert werden, damit sich die Spurkränze der Räder und die Innenseite der äußeren Schiene nicht zu schnell abnützen. — Diese täglichen Kontrollfahrten und das Schmieren der Schienen sind aber nur ein Teil der Aufgaben, die von den Streckenwärtern erfüllt werden müssen.

### **Jede Schwelle ein Schritt**

Einer von den Streckenwärtern ist Herr Küng von Preda. Er macht sich bei der Kreuzungsstelle «Muot» eben zu seinem Dienstgang bereit. Der Zeitungsreporter darf ihn begleiten. Herr Küng ist mit zwei roten Signalfahnen ausgerüstet. Ferner hat er eine Büchse mit Knallkapseln, eine Signallaterne und ein Signalthorn umgehängt. Der Reporter berichtet: Herr Küng zündet vor dem Abmarsch seine Pfeife an. Dann machen wir uns miteinander auf den Weg. Zwischen den beiden Schienensträn-



Bild 3  
Der Güterzug nach dem Engadin hat den Streckenwärter eingeholt; Streckenwärter und Lokführer grüßen sich.

gen schreiten wir von Schwelle zu Schwelle. Jede Schwelle ein Schritt. Wir durchqueren einen kurzen Tunnel. An dessen Ende bemerke ich ein an der Wand hängendes eigenartiges Instrument. Es ist eine etwa 3 Meter lange runde Holzstange, etwas dicker als ein Besenstiel. An einem Ende ist quer dazu ein etwa 80 Zentimeter langes und 15 Zentimeter breites Brett befestigt. Herr Küng erklärt: «Damit muß der Streckenwärter im Winter die Eiszapfen abschlagen, die von der Tunneldecke herabhängen. Wenn sie zu lang würden, könnten sie den Stromabnehmer der Lokomotive beschädigen. Das gäbe unangenehme Störungen des Bahnbetriebes.»

Neben dem Tunnelausgang steht das Einfahrtssignal für Muot. Es ist ein Signal nach alter Bauart. Es muß jeden Tag neu aufgezogen werden, gleich wie die Abläutwerke auf den Stationen. Dieses Aufziehen gehört ebenfalls zu den regelmäßigen täglichen Pflichten des Streckenwärters.

### Das starre Eisen «lebt»

Wir marschieren weiter über einen Viadukt. Herr Küng schaut immer wieder aufmerksam auf die Schienen. Er sagt:

«Das starre Eisen der Schienen ist keine tote Masse, wie viele Leute glauben. Die Schienen sind immer in Bewegung. Bei tiefen Temperaturen zieht sich das Eisen zusammen und dehnt sich bei großer Wärme aus. Das ist bei einer Gebirgsbahn ganz besonders deutlich zu beobachten. Gerade im Sommer sind die Temperaturunterschiede zwischen Tag und Nacht viel größer als im Flachland unten. Wo die einzelnen Schienenstücke aneinander stoßen (bei den sogenannten Schienenstößen), ist ein kleiner Zwischenraum. Wenn der Abstand zwischen zwei Schienenstücken zu groß wird, werden die Schläge der darüber hinwegrollenden Räder zu hart. Das schadet den Rädern und den Schienen. Der Streckenwärter muß deshalb diese Stöße täglich kontrollieren. Wenn die Schienen ganz zusammenstoßen, könnte das Geleise nach außen gedrückt werden. — «Was tun Sie, wenn dies einmal der Fall ist?», wundert der Reporter. — «Da muß dann halt der Streckenwärter mit den Signalflaggen und Knallkapseln die Strecke in Richtung des nächsten Zuges sperren», antwortet Herr Küng.

(Fortsetzung folgt)