

Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstumm- und Gehörlosenhilfe
Band: 57 (1963)
Heft: 22

Rubrik: Mit dem Streckenwärter unterwegs [Fortsetzung]

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: 14.12.2025

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

Herausgegeben vom Schweizerischen Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe (SVTG) für die deutsch-, italienisch- und romanischsprachige Schweiz
Offizielles Organ des Schweizerischen Gehörlosenbundes (SGB)

Katholische Beilage

Mit dem Streckenwärter unterwegs

Jetzt geht es noch, aber im Winter . . .

Wir sind beim «Rugnux»-Kehrtunnel angekommen. Herr Küng zündet die Karbidlampe an, und wir verschwinden im Dunkeln. Man hört nur das «Trapp, Trapp» unserer Schritte und das Tropfen von Wasser, das von der Decke herunterfällt. Herr Küng sagt zu mir: «Sehen Sie hier, diese Schienen wurden vor zwei Jahren gelegt. Sie müssen wahrscheinlich schon nächstes Jahr wieder ausgewechselt werden. Das salzige Wasser frißt alles.» Er zeigt mir verrostete Bolzen, die er durch neue ersetzen mußte. Manchmal muß er auch zum Pickel greifen und zwischen den Stößen wieder Schotterkies unter die Schwellen schlagen. «Jetzt geht es noch», meint er, «aber Sie hätten im Winter kommen sollen. Da haben wir oft tonnenweise Eis im Tunnel. Das Eis wächst manchmal so schnell, daß man fast zuschauen kann. Da muß der Streckenwärter dafür besorgt sein, daß das Profil (Lichtöffnung des Tun-

nels) für die Durchfahrt der Züge genügend groß bleibt.» — Es ist jetzt Ende Juni. In den Gräben links und rechts des Geleises liegt jetzt noch Eis! Herr Küng bemerkt dazu: «Ja, das Eis kann eine ungeheure Kraft entwickeln. Wenn sich in einem Tunnel unter den Schienen Eis ansetzt und dieses dann wächst, kann es die Schienen von den Schwellen reißen. Auch dies muß der Streckenwärter zu verhüten wissen.»

Von schlechten Gewohnheiten der Reisenden, von Schienenbrüchen usw.

Beim Austritt aus dem Tunnel befinden wir uns schon hoch über der Station Muot. Wir bleiben ein Weilchen stehen. Ein Zug braust an uns vorbei.

Dann setzen wir unsern Marsch fort. Herr Küng erzählt weiter: «Im Sommer säubern wir in erster Linie die Gräben links und rechts des Geleises. Es ist der Stolz jedes Streckenwärters, eine saubere Strecke zu



Eine Draisine erleichtert dem Streckenwärter zum Teil die Kontrollgänge.

haben. Wenn Sie nicht gekommen wären, dann würde ich nun hier weiterarbeiten.» Und er zeigt auf die Stelle, wo er am Vortag gearbeitet hatte. Hier liegt ein Haufen Unrat, den die lieben Reisenden aus dem Fenster geworfen hatten. Er fliegt infolge des Luftzuges nicht weit und muß nachher vom Streckenwärter weggeräumt werden.» — Wir könnten dem Streckenwärter die Arbeit doch erleichtern, indem wir die Abfälle in die Abfallkörbe der Eisenbahnwagen oder am Ziel unserer Reise in den Bahnhofspapierkorb legen würden!

Herr Küng berichtet weiter: «Wir müssen nicht nur die Schienen kontrollieren, sondern auch auf die Fahrleitung achten. Herabfallende Steine können Isolatoren beschädigen. Das müssen wir immer sofort telefonisch dem Bahnmeister melden.» Wir überqueren wieder einen Viadukt und treten anschließend in den zweiten Kehrtunnel ein. — «Was machen Sie, wenn Sie einen Schienenbruch entdecken?», frage ich meinen Begleiter. Er antwortet: «Das kommt darauf an, wie groß der Bruch ist. Ganz kleine Brüche werden fast täglich beobachtet. Ist der Schaden aber größer,



Die Ablösung der Streckenwärter erfolgt mit fast militärischer Präzision.



Die alten Signale müssen täglich von Hand aufgezogen werden.

dann lasse ich die betreffende Strecke sofort als gefährdet bezeichnen. Sie darf dann nur noch langsam befahren werden, bis die schadhafte Schiene ausgewechselt ist.»

Nach dem Verlassen des Tunnels führt der Schienenweg auf die andere Talseite hinüber. Puntota (hohe Brücke) heißt der Viadukt. Unter ihm schäumt die Albula. Weideland grenzt an die Bahnlinie. Hier muß die Bahn Zäune erstellen. Den Unterhalt dieser Zäune besorgt der Streckenwärter. «Im Frühling gibt es hier allerhand zu tun, denn der Schnee zerstört jeden Winter viele Zäune», erzählt mein Begleiter.

Ob es heiß ist, ob es schneit . . .

Wir verschwinden wieder in einem Tunnel. Es ist der letzte vor Preda. Beim Austritt aus dem Tunnel blicken wir gegen

eine Felswand hinauf. «Diese Felsen sind gar nicht so starr, wie man meint», sagt Herr Küng zu mir. Ich sehe nichts Besonderes. Aber ich bin davon überzeugt, daß meinem Begleiter die kleinste Veränderung auffallen würde!

Für den Streckenwärter ist die Strecke ein lebendiges Arbeitsfeld. Er kennt jeden Schienenstoß, jeden Leitungsmast, jede Schraube. Sein geübtes Auge entdeckt alles — und nichts darf er übersehen. So muß der Streckenwärter zum Beispiel auch auf die vielen links und rechts des Geleises stehenden Tafeln achten. Sie dürfen nicht beschädigt sein. Die Zahlen, Buchstaben und Zeichen darauf müssen immer lesbar sein.

Wir marschieren weiter. Die ersten Häuser von Preda sind zu sehen. Ich frage Herrn Küng, ob er jeden Tag zur gleichen Zeit auf der Strecke sei. Er bejaht es. Ob es heiß ist, ob es schneit oder ob es «Katzen» hagelt — der Streckenwärter muß seinen Dienstgang machen! — Ich möchte weiter wissen, ob Herr Küng seine Arbeit liebt. Die Strecke sei interessant, und er könne hier in den Bergen arbeiten, wo er aufgewachsen sei. Und er möchte nicht tauschen. — In Preda hat Herr Küng übrigens noch nicht Feierabend. Er übernimmt nun Ablösungen im Stationsdienst, wie er es teilweise schon am Vormittag getan hatte.



Dringende Meldungen erstattet der Streckenwärter durch Diensttelefone an der Strecke.

Daran denken!

Und nun, liebe Leser, kennen wir die Aufgaben eines Streckenwärters bei einer Gebirgsbahn. Im Flachland sind diese Auf-



Die genaue Überwachung der Schienen ist eine Hauptaufgabe der Streckenwärters, die sozusagen jede Schraube auf der 12 km langen Strecke zwischen Bergün und Preda kennen.



Kaum beachten die Reisenden den neben dem Gleis stehenden Streckenwärter, der wesentlich mithilft, ihre Fahrt zu sichern.

gaben ähnlich. Statt den Steinschlägen von Felswänden drohen hier dem Bahnverkehr vielleicht wieder andere Gefahren, von denen der Reisende nichts ahnt. Auf jeden Fall hat der Streckenwärter auf allen Schienenwegen im Dienste der Sicherheit des Bahnverkehrs eine wichtige Arbeit zu tun.

Wenn wir auf unserer nächsten Bahnreise vom Wagenfenster aus einen Streckenwärter neben dem Geleise stehen sehen, dann dürfen wir ihm einen Gruß zuwinken oder zunicken als Anerkennung für seine Pflichterfüllung. Denn das freut ihn immer.

Aus «Der öffentliche Verkehr»
nach eg.

Gebückt, gebückt!

Benjamin Franklin, der berühmte Erfinder des Blitzableiters, besuchte als Jüngling einmal einen Pfarrer. Beim Abschied zeigte dieser seinem Gast einen anderen, etwas kürzeren Weg aus dem weitläufigen Hause. Die Türe war niedrig. «Gebückt, gebückt!», rief der Pfarrer besorgt. Aber zu spät, denn Franklin hatte seinen Kopf schon heftig angestoßen. Der Pfarrer bedauerte dieses Mißgeschick, vor dem er seinen jungen Freund hatte bewahren wollen. Dafür tröstete er ihn. Er sprach zu ihm: «Du hast die Welt und das Leben vor dir. Wenn du dich rechtzeitig zu bücken verstehst, so wird dir manch harter, schmerzhafter Stoß erspart bleiben.»

Benjamin erzählte später diese kleine Geschichte oft. Und jedesmal fügte er noch hinzu: «Ich habe den guten Rat des Pfarrers nie vergessen. Er war mir schon oft von großem Nutzen. Und dieser Rat fällt mir immer ein, wenn ich Leute sehe, die

vor Stolz den Kopf nicht hoch genug tragen können. Solchen Leuten tut es dann doppelt weh, wenn sie durch ein Unglück gedemütigt werden. Auch ihnen sollte man noch rechtzeitig zurufen können: Gebückt, gebückt!»

**

Humor

«Ich möchte einen Hasen», sagte die vornehme Dame, «aber nicht wieder so einen wie neulich, der war voller Schrotkörner!»

«Jawohl, Frau Meyer, hier haben wir einen für Sie», meinte der Verkäufer, «der hat sich extra Ihretwegen die Pulsadern aufgeschnitten.»

*

«Warum sehen Sie denn so bekümmert drein?», fragte ein Freund einen Neureichen.

«Ich habe allen Grund», ist die Antwort. «Da habe ich einen Gelehrten angestellt, damit er meinen Stammbaum nachforscht . . .»

«Und hat er Erfolg gehabt?»

«Das kann man wohl sagen! Ich mußte ihm Schweigegeld bezahlen!»