Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 22 (1946-1947)
Heft: 7

Artikel: Dampfrossromantik am Gotthard
Autor: Winter, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1068934

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

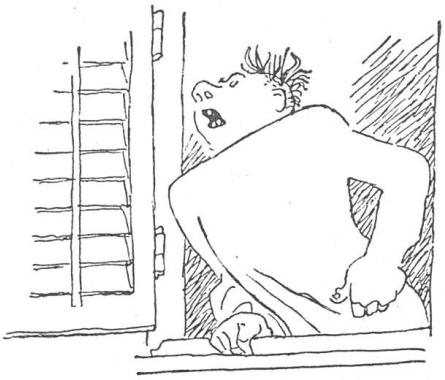
Download PDF: 01.10.2025

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

Dampfrossromantik am Gotthard

Von Paul Winter, Elektroingenieur SBB

Illustrationen von H. Laubi



Der verräterische Pfiff

In früheren Zeiten wurde viel mehr gepfiffen als heute. Es wurde gepfiffen vor dem Abfahren. Es wurde gepfiffen nach dem Abfahren. Es wurde gepfiffen vor dem Anhalten. Es wurde ferner gepfiffen vor den Stationen. Es wurde gepfiffen in den Stationen. Es wurde gepfiffen nach den Stationen. Es wurde aber auch gepfiffen, um seinen Bekannten und Verwandten kundzutun, daß wieder einmal der Ernesto oder der Carlo vorbeigerattert kam oder auch hin und wieder, dann aber ganz fein und zart, um sein Schätzlein zu beglücken. Mit einem Wort: Die Pfeife war das Posthorn des Lokomotivführers, mit welchem er seiner Freude Ausdruck gab, wie etwa der normale Mensch es mit dem Gesang zu tun pflegt. Der Ton der Lokomotiven war aber auch ganz verschieden. Schaurig-schön, wie Schiffssirenen, machten die unbändigen Vierkuppler sich bemerkbar. Hoch und gellend heulten die Maffei-Schnellzugsmaschinen, und am melodischen Klang konntest du sofort erkennen, daß die «Hunderteinundfünfzig» wieder einmal die Gegend unsicher machte. Jeder Lokomotivführer hatte damals in der guten alten Zeit sein Charakteristikum, den Pfeifenzug zu betätigen. Kurz und bündig der eine. Lang und melodiös ließ der andere den Ton ausschwingen. Wieder ein anderer brachte es im Doppelpfiff zu einer bemerkenswerten Vollkommenheit.

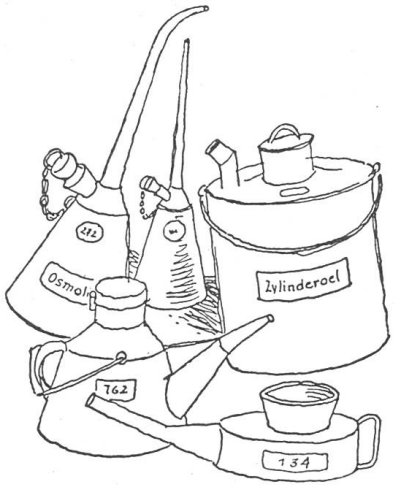
In unsern heutigen Tagen unter dem Motto «in Zürich wird selten gehupt, dafür vorsichtig gefahren», ist man manierlicher und darum auch empfindlicher geworden. Auch dem Kriegsruf der Lokomotiven ist man zu Leibe gegangen, obwohl man sich doch durch Radio und Grammophon von der Wiege auf an Lärm gewöhnen könnte. Man leidet an Nervenkrankheiten und schlaflosen Nächten und schluckt Pillen und duscht kalt! Der Bahnhofvorstand hat dann auch richtig die Trillerpfeife mit den lautlosen Befehlskellen vertauschen müssen. Die mehr oder weniger klangvollen Läutewerke sind merkwürdigerweise noch geblieben. Man

hat dann auch recht bald dem ungebührlichen Lokomotivlärm den Krieg erklärt. Gemäß Reglement Art. 17 sind lästiger Rauch und Lärm tunlichst zu vermeiden. Im weitern ist auch «mißbräuchliche» Verwendung der Lokomotivpfeife untersagt. Auch die Tonhöhe wurde einheitlich gleichgeschaltet. (Leider ist es mir, trotz Erkundigungen bei der Herstellerfirma, nicht möglich, die Musikverständigen über genaue Tonhöhe zu unterrichten. Mein angeborenes Rücksichtsgefühl hat es mir auch nicht zugelassen, mit Stimmflöte oder Stimmgabel ein zweckdienliches Experiment vor dem Depot vorzunehmen.) All dies geschah zum großen Leidwesen unserer Lokomotivführer und von uns Lokomotivromantikern, für welche ein kunstvoll anschwellender Lokomotivpfiff gar viel mehr bedeutet als für einen Musikfreund ein Trompetenstoß in Orpheusens Unterwelt. Damit ist aber auch ein Stück Persönlichkeit des Lokomotivführers und Romantik der Lokomotive zu Grabe gegangen. Trotz Reglement Art. 17 wird dennoch zuviel gepfiffen, wie ihr noch sehen werdet.

An einem taufrischen Maienmorgen hat unser Sutter das Vorsignal mit seinen sonst so trauten grünen Brillengläsern und später auch das Semaphor in geschlossener Stellung vorgefunden. Zuerst ganz schwach und dann nach zirka fünf Minuten stärker hat er gemäß Reglement Art. 17 die Pfeife gekitzelt, was dann auch nach geraumer Zeit zum erwarteten Erfolg verhalf. O jemertrost! Wie erwartet, stand da unser Stationslehrling mit hochrotem Kopf, einer Tomate gleich, vor seiner Weichenklause, in welcher er sich verschlafen hatte. Es hatte ihnen leid getan, dieses blutjunge Bürschlein, welches nun auf diese Weise seine hoffnungsvolle Beamtenlaufbahn antreten sollte. So kamen sie denn überein, er und der Zugführer, diese peinliche Angelegenheit für immer zu verschweigen. (Es war ja ein Güterzug, und da war nichts zu riskieren, und schaden tat's auch niemandem.)

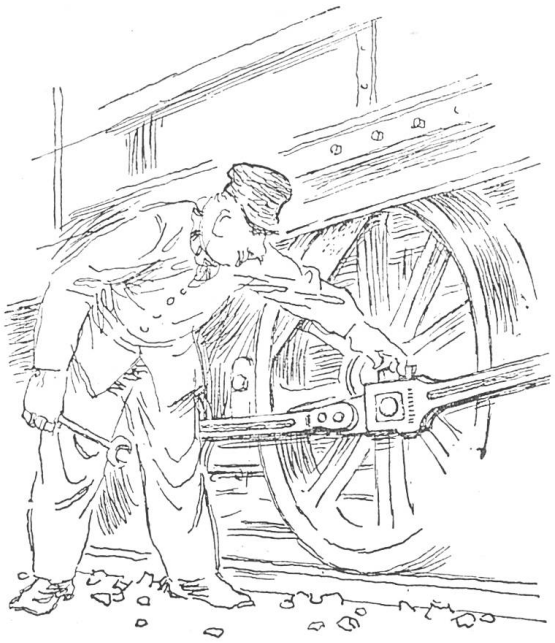
Nach gut zwei Monaten bekam unser alter Sutter die bekannte Visitenkarte von seinem Depotchef. Wegen der Ferien wird es sein, meinte er zu seiner Frau am Abend, oder wegen der 40 Dienstjahre, die bald fällig waren. Etwas anderes konnte es ja nicht sein bei ihm. Einmal hatte er sich verschlafen in dieser langen Zeit, und da war der Wecker daran schuld.

Und dann am nächsten Morgen ... liegt da im blanken Zimmer mit den Dienstfahrplänen und den Photographien von der Alpenwelt an den Wänden ein Schreiben auf dem Tisch ... von einem erzürnten Bahnanwohner ... welcher am 31. Mai des Jahres eine Stunde kostbaren Schlafes hat opfern müssen ... wegen eines jämmerlichen Lokomotivenpfiffs.



Der kurierte Depotchef

Das Lager der Lokomotiven ist heute noch, wie vor 50 Jahren, das Sorgenkind der Konstrukteure, der Stoff zu vielen Rapporten und Meldungen des Lokomotivpersonals und der Grund für zahlreiche schlaflose Nächte des Depotchefs. So viel gesalbt, gepflegt und gehätschelt wie ein Lager wird nicht einmal der zarte Hinterteil des verwöhntesten Säuglings. Der erste Gang des Lokomotivführers vor der Ausfahrt und der letzte Gang vor Feierabend gilt den Lagern. Du erkennst den guten Führer von altem Schrot und Korn an



der blank polierten Nabe des Rades, auf welche er seine Hand aufzulegen pflegt wie der Arzt dem Kranken auf die Stirne. (Das Polieren der Radnabe ist eine Gewohnheit, die leider am Aussterben ist.) Den guten Heizer erkennst du am glänzenden, stets aufgefüllten «Öleinschenkservice», welches aus unzähligen Kannen und Kännchen besteht: spitze, breite, lange, dickbäuchige und schmale. Die Arbeit des Schmierens wird im Depot von der Grube, oder man sagt auch vom Kanal aus, vorgenommen. Aus der Grubenperspektive siehst du die Eingeweide der Lokomotive: Alle die Hebel, Federn, Führungen und Bolzen, die dem Nichteingeweihten ewig verborgen bleiben, aber dennoch ständig nach Öl lechzen. Glaubst du mir nicht, welche Unsummen von Arbeit Tag für Tag in diesem Ölen, Schmieren und Salben steckt, so nimm dir einmal Zeit und betrachte die Geleise deiner Heimatstation. Nein, diesmal haben wir es nicht von Schrauben und Bolzen. Schau jenen Ölfleck dort, er zeigt dir genau, wo die Maschinen der Züge zu halten pflegen! Ja, er ist selbst ein Anhaltspunkt für den Führergehilfen, welcher zum Führer geschult wird. Oder schaue dir die Geleise an, wenn du das nächstemal über den Gotthard fährst! Dasjenige bergwärts ist schwarz vom tropfenden Öl der schwer arbeitenden Maschine. Rostrot das andere, das die abwärts fahrenden Züge begleitet: rot vom Eisenstaub der sich abnützenden Bremsklötze und Bandagen. Noch eine kurze Geschichte soll dir das Gesagte illustrieren.

Steht da der Depotchef an einem schönen Abend vor dem Fenster der «Klinik» und sieht die «151» in den letzten Zügen auf den Kanal rollen. Der Heizer legt das Reservefeuer an. Richtig, er zerschlägt die Briketts, wie es die Vorschrift verlangt. Bedächtig, mit dem roten Taschentuch um den Hals und der unvermeidlichen Feierabend-Brissago im Mundwinkel, der Reserve hinter dem Ohr, schwingt sich der Lokomotivführer von seinem Sitz, die Lager zu kontrollieren. Seh ich recht? Beim Triebstangenlager hinten rechts scheint etwas nicht zu stimmen. Der Depotchef am Fenster oben ist hypnotisiert. Ja wirklich, und wie heiß muß es sein, denn schmerzverzerrt zieht der Führer die kontrollierende Hand zurück, um dann ... gemütlich pfeifend auf die Maschine zu klettern, das Überkleid zu versorgen und aus dem Tenderkasten seinen breitkrempigen Hut zu angeln. Ein Depotchef in größter Hast! Ein heißes Lager und wo der Rapport? Dem Kerl, dem will ich Beine machen! Stürzt die Treppe hinunter, durch die dämmrige Remise, zur Maschine hin. Dort das rechte Lager ist es. Vorsichtig, zuerst mit dem Zeigefinger, dann mit dem Daumen und zuletzt mit der ganzen Hand kann er sich davon überzeugen, ... daß das Lager kalt ist, besser könnte es gar nicht sein nach getaner Arbeit.

Der Depotchef schaut sich um. Alles ist still, nur ein Kichern ist zu hören. Es ist der Heizer, welcher das Grinsen nicht unterdrücken kann, die Kaminklappe schließt und seine Dienstfahrpläne im Köfferchen aus Großmutters Zeiten versorgt.

Von diesem Tag an wurde das Kontrollieren der Lager ausschließlich dem Lokomotivpersonal überlassen.

Die geheimnisvollen Waldbrände

Als kleiner Knopf glaubte ich, daß alle «richtigen» Lokomotiven einen Deckel haben müssen. Bei allen meinen damaligen Zeichnungen hatten daher die Lokomotiven, etwas anderes zeichnete ich selten, einen Deckel. Sämtliche Lokomotiven der Gotthardbahn hatten, wie ich mit großer Befriedigung an Hand von Abbildungen feststellte, einen Deckel und waren somit «richtige» Lokomotiven. Mit diesem Deckel hatte es folgende Bewandtnis:

Nicht etwa, um zu verhüten, daß Regen in das Kamin eindringe und das Feuer lösche, sondern um Kohlen zu sparen, war der Hut aus Blech von einem findigen Maschinenmeister geschaffen worden. Wurde man das erstemal «unbedeckelt» in der Remise angetroffen, so kostete dies zwei Franken. Das zweitemal fünf, um dann sprunghaft in die Höhe zu schnellen. Auf der Strecke hingegen waren die Kamine stets offen, da die stark beanspruchten Dampfrösser ohnehin immer an Atemnot litten. Das Personal hatte da auf andere Art zu sparen. Wehe dem Heizer, welcher ganze Briketts in die Feuerbüchse beförderte! Nein, mit einem Hammer hatte er sie zu zerschlagen, wobei ihm der Fabrikant entgegenkam, indem er, Schokolade gleich, Abteilungen in die Stücke preßte. Zudem wurde in den Depots gewissenhaft notiert, wieviel Öl jedem Dampfroß ausgeschenkt, wieviel Kohle und Holz auf den Tender verladen. Schien der Verbrauch einmal zu hoch, dann war kurze Zeit darauf schon der Name des betreffenden Personals auf der schwarzen Tafel notiert. Auf der schwarzen Tafel mit aufgemalter Überschrift: Devono presentarsi (haben vorzusprechen). Einige Tage darauf konnte man dann hinter der gepolsterten Türe der «Klinik» unverständliches Fragen und Antworten hören.

Außer dem Deckel hatten die Lokomotiven der Gotthardbahn noch ein Sieb am Kamin. Auf der eigentlichen Gotthardstrecke war dieses Sieb nicht erforderlich und wurde beiseite geschoben. Hingegen war auf der Strecke von Bellinzona nach Luino, dem blauen Lago Maggiore entlang, strenger Befehl, den Rauch zu sieben. Die Lokomotiven hatten nämlich die rüppelhafte Untugend, mit ihrem Funkenregen das von der südlichen Sonne ausgedörrte Gras anzuzünden, worauf dann meistens auch bald die spärlichen Wälder in Flammen standen. Genutzt hat diese Sieberei zwar nicht viel, denn mit den Bränden wollte und wollte es nicht enden. Nach Übernahme der Gotthardbahn wurde es der SBB schließlich zu dumm, und sie weigerte sich, weitere Entschädigungen auszubezahlen. Kurzerhand wurde dann der Heizer für die Brände verantwortlich gemacht.

Wir haben es dann herausgebracht! Die vermaledeiten «Luinianer» sind in ihren sonnenverbrannten Wäldern auf der Lauer gelegen. Wenn dann das schweizerische Feuerroß vorbeizog, rauchlos, gesiebt und behütet: Ein Feuerzeug, schon stand das dürre Gras und bald auch der Wald in Flammen! Am nächsten Tag lag auf dem Tisch der Direktion ein Schreiben der Gemeinde: Concerne incendio di bosco (betr. Waldbrand). Die vermaledeiten «Luinianer»!