

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 22 (1946-1947)
Heft: 9

Artikel: Dampffrossromantik am Gotthard
Autor: Winter, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1068957>

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: 03.04.2026

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

Dampfrossromantik am Gotthard

Von Paul Winter, Elektroingenieur SBB

Illustrationen von H. Laubi



Der verhexte Hund

Ich glaube nicht, daß ich befürchten muß, mit dieser Geschichte Ärger zu erregen, denn der, welcher sie einst erlebte und mir erzählte, ist schon seit 25 Jahren pensioniert.

«Ich hatte damals, als frisch gebakener Zugführer, den „Hundertdreizehner“ zu begleiten. An jenem ereignisvollen Tag war der Realini mir zugeteilt. Das war der größte Galgenvogel aus dem Tessin, im Kondukteurgewand, wie ihr noch sehen werdet. Vor der Abfahrt in Luzern, ich ordnete die vielen Hutschachteln und

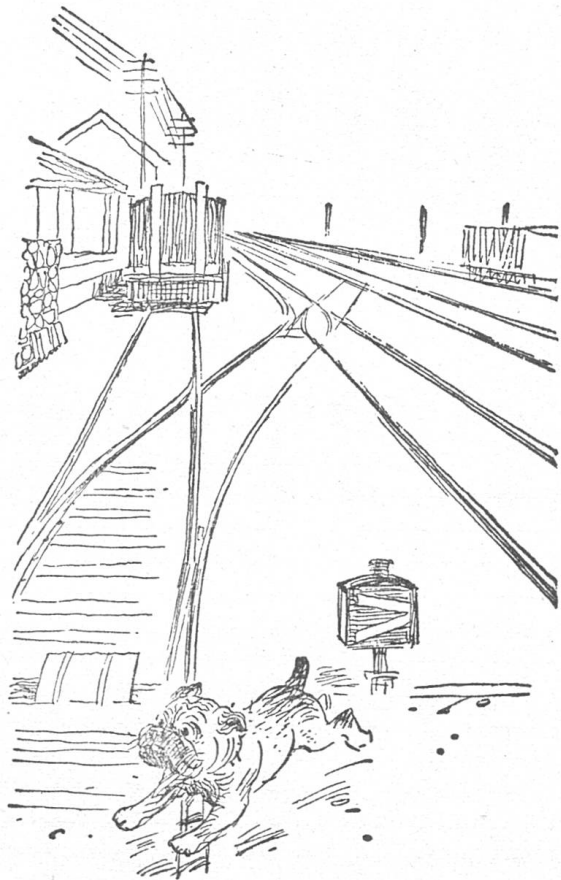
Reisekoffer im Gepäckwagen, kam eine fremde Dame angerauscht mit ihrem Hund. Es war, ich gebe es zu, ein wundervoller weißer Spitz, „Bijou“ hat er geheißt. Die Dame erklärte mir dies und das von ihrem Hundevieh mit großem Redeschwall. Ich habe kaum die Hälfte verstanden und machte es kurz. Ich packte „Bijou“ und steckte ihn in den Hundezwinger. Noch ein paar Leckerbissen in Form von Knochen ließ die Herrin zurück und verschwand mit kummervoller Miene im Zweitklasswagen am Schluß des Zuges. „Bijou“ zog sich beleidigt und schmolgend in eine Ecke zurück. Es wäre alles gut gegangen, wenn eben nicht dieser Realini... Doch bleiben wir beim Zug. Zuerst dem Vierwaldstättersee entlang und später dem von Zug, ging es Arth-Goldau zu, wo jeder Schnellzug hielt, fast eine Stunde lang. Der Zürcher, welcher noch über das „Säuliamt“ (Albis) fuhr, wurde abgewartet. Das Luzerner Dampfross machte einem „Gotthändler“ Platz, welches gestärkt und ausgeruht zu neuem Tatendrang erwacht war. Viel Arbeit gab das Umgestell uns Zugführern. Neue Wagen wurden eingereiht, die Nummern waren aufzuschreiben, auch die vom Packwagen noch einmal zu kontrollieren. Wen seh' ich dort? Natürlich hat der Realini im Hundezwinger „Bijou“ entdeckt! Die

Freude scheint allerdings nur einseitig zu sein. „Bijou“ hat sich mit seinem Schicksal noch nicht abgefunden und mustert mit feindseligen Blicken den Sohn aus dem Tessin. „Halt Realini!“ war das einzige, was ich noch rufen konnte, denn schon hat er den Schlüssel . . . offen war die Tür. Brrrrrr . . . wie ein Pfeil entschlüpft das erboste Tier über die Geleise und verschwindet um die Häusercke der Station. Vor dem Gepäckwagen standen zwei Jünger von dem Zugpersonal der Gotthardbahn mit reichlich dummem Gesicht. Die Koseworte, die ich da dem Realini an den Kopf geschmissen habe, verschweigt des Sängers Höflichkeit. Doch was ließ sich da ändern? „Bijou“ blieb fort, und auch der Realini ist wie ein geprügelter Hund davongeschlichen.

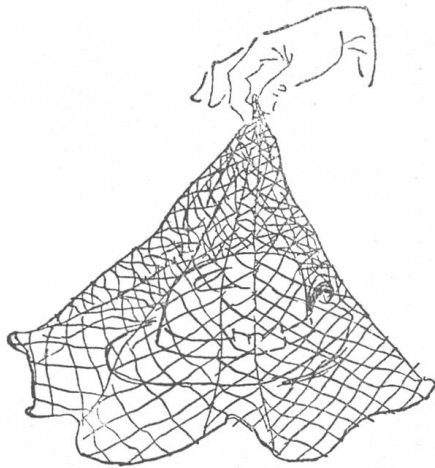
Begleiten wir den Sünder. Ganz plötzlich scheint ihm ein Geistesblitz gekommen zu sein, und er verschwindet im nahen Bahnhofbuffet, tauscht mit Wirtin und Kellnerin ein paar höfliche Worte aus, vom Wetter im Tessin und von den schönen Frauen beidseits des Berges. Bestellt ein Glas Bier und beschäftigt sich angelegentlich mit der Bulldogge des Herrn Wirtes . . .

Was mich anbelangt, hatte ich vorläufig keine Zeit, mich weiter mit der dummen Geschichte abzugeben. „Bijou“ war fort und bis Bellinzona hatte ich vorläufig Ruhe. Die Tonnenzahl addiert, das Bremsgewicht berechnet, noch die Namen von Lokomotivführer und Heizer auf die Liste gesetzt. Die Zeit war um. Im dunklen Packwagen ist mir dann, nachdem ich den Zug abgepfiffen hatte, das Elend wieder in den Sinn gekommen. Das wird ein schönes Donnerwetter geben, so kurz nach der Beförderung! Der Stolz war hin. Ein Knurren schreckt mich auf aus meinem Brüten! Sieh dort in dem vermaledeiten Hundezwinger den scheußlichen Bulldoggenköter! Mir ist im ersten Moment der Verstand still gestanden ob der Metamorphose von diesem Hundetier. „Natürlich hat da der Realini die Hand im Spiel“, war das erste, was ich denken konnte.

Altdorf kam und dann Erstfeld. Der Vorspann fuhr an. Doch von dem Realini war keine Spur zu finden. Ich suchte ihn im ganzen Zug, als ich die Fenster schloß vor dem großen Gotthardtunnel. Dort eine Frage nach der Zeit der Ankunft, ein anderer fand sein Gepäck nicht mehr, dann wieder wurde es einem schlecht. Nur bei dem Zweitklasswagen bin ich schnell durchgewitscht. Es meldete sich das schlechte Gewissen. Kein Realini da! In Airolo wurde Wasser gefaßt, und dann ging es den Berg hinab. Die Bremsen legten an, die Bandagen der Räder erhitzen sich. Nach manchem Kehrtunnel kam die Burg Unterwalden in Sicht. Dahinter, von der Abendsonne beschienen, der weiße Bergrücken. Zum Schluß die Brücke von Calanchina, noch ein kurzer Tunnel, der heute dem Rangierbahnhof hat weichen müssen. Die Bremsen knirschen, der Zug hält an. Packträger stürmen, Reisende



winken, Kinder brüllen, Küsse schallen, Tränen fließen. Das Unglück schreitet schnell. Die Dame kommt. Es flimmert mir vor den Augen. Doch schon hat mich der Realini zur Seite geschoben. „Das Tier“, meint er, „scheint sehr verstört zu sein, zur Seite, per favore.“ Wie das alles so schnell gegangen ist, kann ich mir nicht erklären. Der Realini holte seinen Schlüssel aus der Tasche, stieß ungeschickt mit der Dame zusammen und brrrrrr . . . wie ein Pfeil war der Köter verschwunden.»



Der getarnte Hut

Sind einmal die Eröffnungsfeiern der neuen Eisenbahnlinie verrauscht, so sind am Schienenstrang nicht alle Arbeiten getan. Zeit, Wind, Wetter und die immer schwerer werdenden Züge setzen den Geleisen derart zu, daß sie ständig sozusagen unter ärztlicher Kontrolle stehen müssen: Ob noch sämtliche Schrauben und Nägel sitzen, ob keine Schwellen verfaulen, ob das Wasser auf dem vom Menschen vorgezeigten Weg abfließt und im Winter nicht unter den Schienen gefriert, sie dann hebt oder Eiszapfen bildet, die gleich langen Bärten in das Tunnelprofil ragen.

Beim Dampfbetrieb, früher, waren diese Eiszapfen weniger schlimm, denn das Dampfroß schlug sie ab mit seinem Kamin. Heute jedoch, im Zeitalter des Fahrdrabtes, hat schon mancher Stromabnehmer seine zierliche Form eingebüßt. Wie du siehst, gibt so ein Schienenstrang eine Menge Arbeit! Wer diese besorgt, willst du wissen? Hast du denn nicht die Häuschen gesehen, welche uns auf Schritt und Tritt begleiten? Im Flachland stehen sie, mit Blumen geschmückt, mitten im Felde, im Gebirge jedoch zwischen Tunneln, Viadukten und hohen Brücken. Dort wohnen die harten, pflichtbewußten Streckenwärter, welche Sommer und Winter, bei Regen, Schnee und Sonnenschein, Tag für Tag die Strecke kontrollieren. Denkt ein Reisender an die Frau, welche nicht einfach über der Gasse einkaufen kann, an die Kinder mit ihrem Schulweg, der stundenlang sein kann, an die Lawinen und die langen Nächte bei Sturm? Auch der Gotthard, der König aller Tunneln, muß sich die tägliche Kontrolle gefallen lassen.

Der «Vater» dieser Männer ist der Bahningenieur. Er trägt die Verantwortung über seinen Abschnitt. Will er seine Arbeit gewissenhaft und als ganzer Mann leisten, so darf er nicht den ganzen Tag im Büro sitzen. Dort riecht er nicht die Tunnelluft, sieht nicht die abgenutzte Schiene, hört nicht den harten Schlag auf schlecht verlegtem Schienenstoß.

Im «Leggistein-Kehrtunnel» (oberhalb Wassen) verfolgt der Ingenieur die Arbeit seiner Männer, prüft mit fachmännischem Blick das stark verwitterte Gestein, aus welchem Wasser tropft. Auch das muß besser werden. Verdammt, der Fahrplan läßt keine lange Arbeitszeit zu, doch das spielt keine Rolle. Horch, es fährt ein Zug in den gewundenen Tunnel. Die dumpfe Luft gerät in Bewegung, und schon hört man das Tam-Tam-Tam des Schienenstoßes. Um die Kurve tastet der Petrollaternen dünnes Licht. Der Ingenieur betritt die nahe Tunnelnische. Der Zug, der kommt. Mit Hunderten von Tonnen keucht er zweispännig den Berg hinan.

Verflucht, der Heizer von der Zugmaschine scheint mit dem Teufel im Bunde zu stehen. Ausgerechnet vor der Nische muß er die Schlammventile öffnen (Ventile zum Ablassen des Kondenswassers aus den Zylindern). Mit wütendem Gezisch entweicht der Wasserdampf den Zylindern, und unser Ingenieur steht mitten drin. Die Zeiten sind vorüber, als er daran Freude hatte und auf jeder Eisenbahnbrücke Rauch und Dampf suchte. Der Zug ist vorbei. Das Schlußlicht verzittert in der Dunkelheit. Unser Ingenieur betritt die Tunnelmitte und betrachtet seinen Hut. Der Hut ist hin, denn ausgerechnet zu dem Wasserdampf hat ihn ein schwarzer Zylinderölstrahl noch getroffen. Doch halt! Habe ich den Hut nicht im Dienste der Verwaltung eingebüßt? Kaum zu Hause angelangt, wird eine Meldung abgefaßt: Der Hut war neu ... geschändet durch die Dampfmaschine ... im Dienste der Verwaltung ...

In einer fest verschlossenen Ledermappe, mit gelber Einschieb-Etikette, tritt das Schreiben den Dienstweg an: Von Büro zu Büro, von Stelle zu Stelle, von Pontius zu Pilatus, um dann nach langer Zeit, bestempelt und beunterschriftet, in der gleichen Ledermappe mit gekehrter Etikette den Weg zurück zu finden. Mit gerunzelter Stirne liest der Ingenieur den Bescheid: Der Hut, was kümmert uns der Hut, trug ihn der Träger im Auftrag der Verwaltung? Der Hut ist hin. Doch unsern Ingenieur wurmt nicht das Geld, nein, der Entscheid vom grünen Tische. In einer schlaflosen Nacht ist ihm die Idee gekommen, und da es gerade am Ende des Monats war, wurde sie sogleich in die Tat umgesetzt: Auf der nächsten Spesennote wird gewissenhaft notiert: Wo eine Nacht vollbracht in fremdem Bette, wo ein Mittagessen nicht am eigenen Tisch. So geht es eine ganze Seite lang und zuunterst mit spitzer Schrift: Der Hut ist drin, finde ihn!



Ein gesunder Schlag

Ich weiß nicht mehr, in welchem Jahre es gewesen ist, da hatten wir Lokomotivführer eine Versammlung. Der Dienst ist ungesund mit seinen unregelmäßigen Mahlzeiten, die Gase im Tunnel ..., ja da war's im Ceneri am schlimmsten. In der engen einspurigen Röhre, welche damals noch in beiden Richtungen durchfahren wurde, staute sich der Qualm, daß man kaum die Hand vor den Augen erkennen konnte. Wie oft glaubten wir Heizer uns dem Erstickten nahe und haben nach Atem gesucht, je nach Maschine tief am Boden des Führerstandes oder oben bei den Ventilen! Im zweispurigen Gott-hard war es nicht viel besser. Trotz der Ventilation, einem mächtigen Schaufelrade, welches durch eine Wasserturbine angetrieben wurde, haben wir oft nach dem Vorsignal von Göschenen getastet. Wehe dem Führer, welcher sich nicht auskannte in diesem Loch und die Geschwindigkeit nicht rechtzeitig reduzierte. Es brauchte wenig, um das geschlossene Signal zu überfahren. Dieser Zwischenfall endete dann meistens mit einer Buße.

Kurz, alle diese Verhältnisse, so wurde an der Versammlung beschlossen, tragen dazu bei, daß der Mensch der Gott-hardbahn schneller alt wird als die übrigen Erdenbürger. Demzufolge ist die Direktion dazu zu bewegen, das Dienstalters-

geschenk, welches aus einer Uhr bestand, bereits nach 20 Jahren auszuhändigen, gegenüber 25 Jahren, wie bei allen übrigen Bahnen.

Was macht man, wenn man mit einer Idee möglichst rasch zum Ziel kommen möchte? Man stellt eine Statistik auf. So wurde denn unter uns nach Todesfällen, Krankheiten und Gebrechen geforscht. Ich habe verdächtig lange nichts mehr von dieser Aktion gehört. Als ich dann nach

langer Zeit zufällig mit einem Vertreter des Komitees zusammentraf und neugierig, wie ich bin, mich nach dem Verbleib der Statistik erkundigte, mag ich ungefähr folgende Auskunft erhalten haben: «Jo verbrännti Zeine, grad 's Gegeteil hei mir bewise mit eusere verdammte Statistik. Keine isch gstorbe, und krank si no vill weniger gsi als bi der SCB (Centralbahn) und JS (Jura-Simplon)!»

Diese und 27 andere Geschichten erscheinen soeben in Buchform. (Siehe dritte Umschlagseite dieser Nummer.)

Schweizerische Anekdote



Der bernische Große Rat war zu einer Ausstellung eingeladen. Einer der Gäste sah in einem Brunnentrog neben der Festhütte Ehrenwein liegen. Die Festetikette einer Flasche hatte sich im Wasser gelöst, so daß darunter die Lieferfirma zum Vorschein kam. Der Entdecker klebte die Etikette sorgsam wieder fest. Bei Tisch setzte er sich zu den Kollegen aus dem Seeland, worunter Weinbauern und Rebbergbesitzer vom Bielersee waren. Als der Ehrenwein aufrückte, fragte er diese Meister vom Fach, was das wohl für ein Tropfen sei. Sie nahmen kleine Schlücke, kauten sie auf den Stockzähnen, blinzelten einander kennerisch zu — und schwiegen. Endlich räusperte sich einer und rückte behutsam heraus: Wenn man schon den bernischen Großen Rat einlade, dann dürfte man auch bernischen Wein aufstellen. Die andern stimmten bei. Der Wein sei reell, aber Twanner wäre ihnen lieber. — Woher denn der Tropfen komme? Erneutes Schlürfen und fachmännisches Mienenspiel. «Wird wohl nicht weit vom Genfersee gewachsen sein, aber am lätzen Bogen, vielleicht unten hinaus, gegen Genf zu.» Allgemeine Zustimmung; so werde es wohl öppen sein.

Hierauf zog der Frager die obere Etikette einer Flasche ab. Darunter war zu lesen: «Twanner». Und eine bestbekannte Firma vom Bielersee! Wortlose Bestürzung! Aber Lieferant wie Festwirt waren über jeden Verdacht erhaben. Nur sollten sich Leute vom Fach vor fragenden Laien zuweilen mehr in acht nehmen. Schließlich fand einer das erlösende Wort: «Me cha ne ömel byße. Chumm, mach Gsundheit, du schlächte Cheib!» Und mit Gläserklingen und fröhlichem Lachen endete das Experiment an den Weinkennern.

Mitgeteilt von E. S.