

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 41 (1965-1966)
Heft: 6

Artikel: Gehört das Zeug zum alten Eisen? : Gedanken eines unverbesserlichen Romantikers zum Verschwinden der Schweizer Dampflokomotiven - und einige merkwürdige Vorschläge!
Autor: Schuler, Karl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1079458>

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

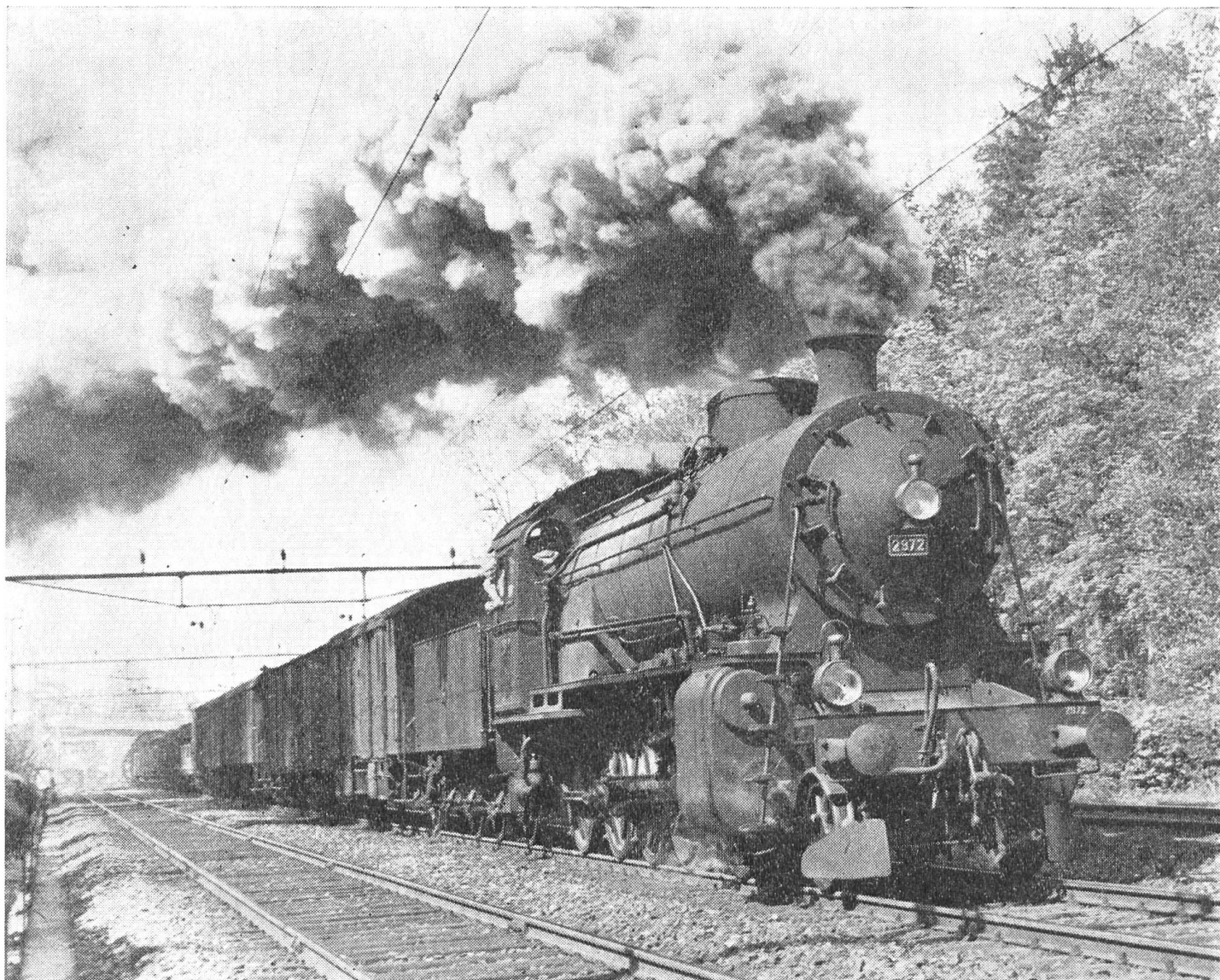
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 15.01.2026

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



Der «Elefant» C 5/6 in voller Fahrt

Gehört das Zeug zum alten Eisen?

Gedanken eines unverbesserlichen Romantikers zum Verschwinden der Schweizer Dampflokomotiven — und einige merkwürdige Vorschläge!

Von Karl Schuler

Damit Sie meine Leidenschaft, von der ich hier berichten will, besser verstehen, möchte ich mich kurz vorstellen.

Also: ich bin Zugführer, das heißt aber nicht Lokomotivführer, wie die meisten Leute, die diese Berufsbezeichnung hören, etwa meinen. Ich bin einer der Männer mit roter Tasche und zwei Bündeln auf der Mütze. Oberleutnant, wenn Sie wollen ... «Chef de

train» sagen die Welschen — das trifft die Sache besser: Chef des fahrenden Personals in jedem Zug, der mir anvertraut wird. Manchmal in einem Güter- oder Eilgüterzug, oder in einem Personen- oder Schnellzug, wenn nicht gar im TEE-Zug von Zürich nach Como.

Im ganzen genommen ist das ein sehr kurzweiliger Beruf. Ungefähr alle vier Wochen wechselt der Fahr-

plan, beziehungsweise mein Einsatz, und so fahre ich zu jeder Tages- und Nachtzeit auf all den nur möglichen Linien kreuz und quer durch die Schweiz. Von langweiligem Beamtentum nicht die Rede – ganz im Gegenteil: Wenn ich etwa in dem hinten am Güterzug angehängten Dienstwagen sitze (den wir «Sputnik» nennen, weil diese großartige Neuerung gleichzeitig mit der ersten russischen Erdumkreisung eingeführt worden ist) und in einer Mondnacht von Genf nach Zürich fahre, dann empfinde ich meine Tätigkeit als etwas sehr Poetisches. Die riesige Schlange mit ihren 50 Wagen vor mir biegt um Kurven, besucht Städte und Dörfer, die schlafen, und ich bin ganz allein mit mir und dem eigenartigen Wesen, das sich Güterzug nennt. Ja, das lebt, das hat fast eine Seele. Warum? Ich weiß es nicht – da frage man die Psychologen oder noch besser: die Buben, die spüren, welche urchtümlichen Bedürfnisse die Bahn in einem Mann zu befriedigen vermag. Sie spielen nicht nur mit der Eisenbahn, sie *sind* die Eisenbahn... Schiene, Lokomotive und Zug, alles in einem, mit ganzer Kraft und ganzer Seele. Vor allem aber sind sie Dampflokomotiven, «Dampffröscher», jene mehr oder weniger gewaltigen Ungetüme, die der Kraft einer Bubenseele offenbar Ausdruck geben – oder gaben?

Ja, die jetzt Zwei- oder Dreijährigen unter unseren Kindern werden wohl die letzten sein, die einmal noch aus eigener Anschauung davon berichten können, sie hätten auf dem Bahnhof eine Dampflokomotive rangieren sehen. «Denn, so lautet ein Beschluß: das Dampfroß jetzt verschwinden muß!»

Ich finde es bedauerlich, daß die Dampflokomotiven aus unserem Leben verbannt werden sollen, nicht nur für uns Bähnler – es gibt ja wahrhaftig Angenehmeres als Kohle und Ruß! – sondern vor allem für jene, die neben dem Perfekten, Sauberen und Gutfunktionierenden auch noch etwas Verständliches, Menschliches in der Technik sehen – etwas aus den Anfängen einer großen Entwicklung, deren erster Schritt vielleicht die Dampfmaschine war.

Wenn «Elefanten» aussterben...

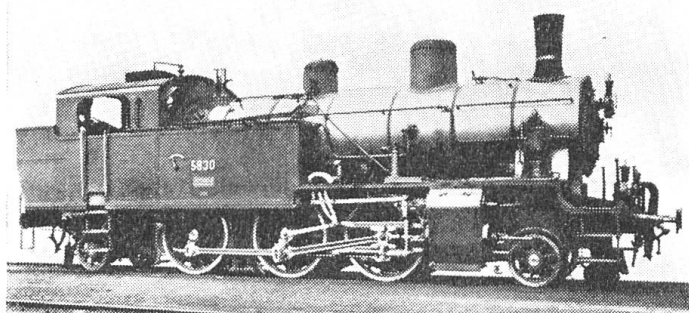
Als ich 1948 zur Bahn kam, standen nur noch wenige der einst über tausend Dampflokomotiven im Einsatz. Immerhin führte noch regelmässig ein sogenannter «Elefant» den frühen Eilgüterzug von Zürich nach Chur, ein anderer gleichzeitig einen der selben

Gattung über Meilen nach Rapperswil, von wo er stolz an der Spitze eines Eilzuges zurückkehrte. Außerdem gehörten die fakultativen, also nur bei Bedarf verkehrenden Güterzüge in sein Pflichtenheft.

Der «Elefant» war unsere größte Dampflokomotive, deshalb bekam sie von den Eisenbahnern auch diesen Namen. Mit dem technischen Ausdruck heißt sie C 5/6 – das bedeutet: sie fährt 65 Kilometer in der Stunde, schleppt ihre Vorräte in einem Kohlenwagen (Tender) mit (= C), hat 5 angetriebene und total 6 Achsen. Und wie sie angetrieben wurden! Da hockte nicht ein summender Motor über jeder Achse, nein, blitzende Kuppelstangen übertrugen die dampfende Macht von Rad zu Rad, als wollten sie mit kräftigen Armen in die Speichen greifen. Wahrhaftig, der Elefant war mit seinen 128 Tonnen (aufgetankt mit 18,7 Kubikmetern Wasser und 7 Tonnen Kohle) und den 19 Metern Länge ein Monstrum. Wenn er angesichts des geschlossenen Einfahrtsignals böseartig trompetete, trieb es mich als Bub, der ich damals in Immensee an der Strecke wohnte, von jeder Beschäftigung weg vors Haus, um nach erfolgtem Halt sein Stampfen beim Anfahren zu hören und den stiebenden Vulkan im Geländeeinschnitt zu sehen. Dann jagte er befreit dem Gotthard entgegen – und mein Herz schlug rascher... auch später noch, als auf meinem Kopf bereits die Bähnlermütze saß.

320 Tonnen schleppte der Elefant über die Steilrampen gegen Süden, nicht sehr schnell allerdings, aber mit einer Kraftentfaltung ohnegleichen. Achtundzwanzig Stück besaß die SBB einst von diesen Giganten, heute wären – wie meine Erkundigungen ergaben – noch fünf betriebsfähig. Sie stehen unter anderem in Rorschach, Sargans und Zürich, sind aber ihrem Zweck entfremdet – denn sie dienen nur noch als stationäre Dampferzeuger und Heißwasserspender. Eine letzte Station auf dem Weg zur Berdigung?

Immerhin: kurz vor Weihnachten hat so ein Elefant noch die Ehre der Schweizer Bahnen gerettet: Es galt damals, Züge, die aus französischem Wagenmaterial für den Heimtransport von spanischen Arbeitern zusammengestellt worden waren, aufzuheizen. Und da diese alten französischen Wagen auf ein Heizungssystem von 1500 Volt eingerichtet sind, in der Schweiz aber nur 1000 Volt zur Verfügung stehen, piffte man in der Not den Elefanten heran, der in Altstetten die Wagen erwärmte. Mit großer Geste erlaubte man ihm, die Züge nach dem Hauptbahnhof



Der klassische «Habersack». Tenderlokomotive für Personenzüge Eb 3/5, 5801 - 34. Dienstgewicht 75 t. Max. Geschwindigkeit 75 km/h. Leistung 1040 PS am Rad.

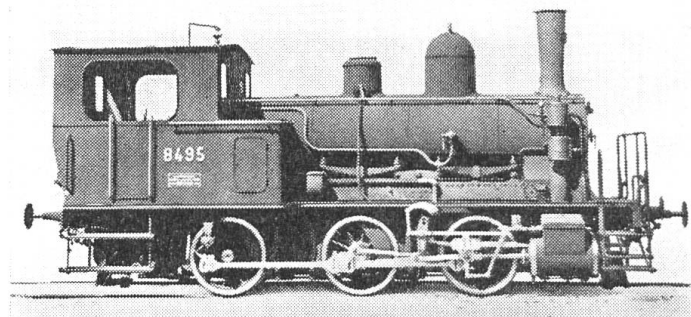
zu bringen. Nach diesen fünf Kilometern Fahrleistung aber war seine Pflicht erfüllt, denn mit unseren 1000 Volt gelang es, die Temperatur im Zug bis nach Genf zu halten. Er kam erneut ins Depot, und ich hoffe nur, daß er seine Fähigkeiten wieder und wieder unter Beweis stellen kann. Oder ist denn unsere Weiße Kohle so eine todsichere Betriebsgarantie? Könnte es nicht auch einmal sein, daß in den Drähten kein Strom, in den Lagertanks kein Dieselöl ist? Und was dann, wenn in der Schweiz alle Elefanten ausgestorben wären? Haben sie nicht während zweier Kriege auch mit Holznahrung aus den einheimischen Wäldern vorlieb genommen?

Der Rost des «Habersack»

Eine weitere Dampfloki, die ebenfalls in mein Repertoire gehört, war der Habersack. Diese komische Bezeichnung erhielt sie, weil sie hinter dem Führerstand nicht etwa einen Kohlenwagen nachführte, sondern den Heizstoff in einer Art umgekehrter Vorrats-tasche, die an die Loki «angeklebt» war, aufbewahrte. Dieses merkwürdige Beutelchen erinnerte die Bähnler an einen Sack, und weil dieser schließlich das notwendige Futter enthielt und man damals auch noch mit Pferden reiste, taufte man gerade das Ganze auf den Namen Habersack.

Mit dem Habersack fuhr ich noch bis 1951 zwischen Winterthur und Wald; dann blieben für ein knappes Jahrzehnt die zwölf Kilometer der Linie Oberglatt-Niederweningen übrig, die wie ein Blinddarm an der Schaffhauserstrecke hängt, und den zu belassen oder operativ zu entfernen die Eisenbahn-Doktoren sich nicht entschließen konnten.

Als dann der Habersack seine Rauchpilze bereits gegen den gespannten Fahrdrat hustete, setzte an



Das «Tigerli». Rangierlokomotive E 3/3 8451 - 8533. Dienstgewicht 35 t. Max. Geschwindigkeit 45 km/h. Leistung 500 PS am Rad.

den Sonntagen ein gewaltiger Zustrom von Reisenden ein, die ihm das letzte Geleite geben wollten. Der in seinen alten Tagen vernachlässigte Knecht sollte doch ein schönes Begräbnis haben...

Es ist zwar nicht abzustreiten, daß mir der gute alte Habersack in seinen letzten Jahren öfters zu Erlebnissen verhalf, auf die ich gerne verzichtet hätte. Da gondelten wir an einem Wintermorgen friedlich mit ein paar dösenden Passagieren durch das Wehntal, als mir nichts dir nichts das Züglein mitten auf der Strecke unsanft zum Stehen kam, und ohne weiteren Befehl meinerseits sogleich wieder ein paar Meter rückwärts fuhr. – Was war geschehen? Der Heizer hatte dem Feuer Luft verschaffen wollen und deshalb den Schürhaken in die Glut und zwischen die Roststäbe getaucht – und, ruck-zuck, schon lag der ganze Rost mitsamt dem Feuer zischend und mächtig dampfend im Schnee zwischen den Schienen!

Ungefähr einmal im Monat fuhr ich mit dem letzten Zug nach Niederweningen, suchte dort mein von der Bahn gemietetes Zimmer auf, schlief einige Stunden und hatte dann wieder den ersten Morgenzug zu bedienen. Lokiführer und Heizer übernachteten in einem Raum des kleinen Depotgebäudes. Einmal nun, zum Glück war es im Sommer und die umständliche Heizerei entfiel deshalb, hatten sich die Kollegen vom Lokomotivdienst verschlafen. Als ich eintraf, winkten mich die beiden verstohlen heran und teilten mir das Mißgeschick mit: der Choli habe zwar zum Fahren genügend Dampfdruck, aber um auch noch die Pumpe für die Luftbremse laufen zu lassen, reiche dieser nicht.

Ich war einverstanden, den bloß aus drei Wägelchen bestehenden Zug nach alter Vätersitte von Hand zu bremsen. Des strengen Vorstandes Widmer wegen, der zwar nicht Frühdienst hatte, aber viel-

leicht wach lag, führten wir eine supponierte Bremsprobe durch und hauten dann auf die Minute ab. Kein Mensch merkte, daß ich beim Anhalten hinten im Gepäckwagen wild an der Bremskurbel drehte, damit die Personenwagen nicht aufliefen . . .

Das «Tigerli»

Es gibt eine Reklame, welche die Besitzer von Benzinkutschen auffordert, den Tiger in den Tank zu tun. Mit so schnellen Tieren gingen wir bei der Bahn nie um. Neben dem Elefanten und dem Roß mit dem Habersack hatten wir noch das «Tigerli» – weit eher ein friedliches Büsi als eine Wildkatze. E 3/3 mit dem offiziellen Namen, tat es seinen Dienst in den Rangierbahnhöfen, fuhr mit seinen 45 Kilometern auch etwa ein paar Stationen weit, half da und dort aus. Auch als private Werklokomotive war es überall bekannt: in Gaswerken, Zementfabriken und Brauereien. Anspruchslos und kräftig, wechselte es Wagen aus und stellte Züge zusammen.

Immer mehr schmolz aber sein Tätigkeitsgebiet zusammen. Dieselfahrzeuge haben das Tigerli ersetzt. Verschiedene Tiger jedoch sind unverhofft zu Ehren gekommen: 1945 wurden zwanzig davon nach dem kriegsgeschädigten Holland verkauft. Eines avancierte zur Streckenlokomotive bei der Sursee-Triengen-Bahn. Auch im Film «Hinter den sieben Gleisen» wurde einem Tigerli (fast) die Hauptrolle übertragen.

Über meinem Schreibtisch hängt unter der Photo des Elefanten auch ein Bild des Tigerlis. – Diese lebenswürdigen Namen zeigen, daß wir Eisenbahn-Menschen eine persönliche Beziehung zur alten Dampflokomotive haben, wie sie zu einer neuen, modernen und noch so leistungsfähigen Maschine kaum mehr entstehen kann.

Der Anfang vom Ende

Die ersten Schritte zur Liquidierung des Dampfbetriebes wurden schon in den Jahren des Ersten Weltkrieges getan. Die Kohlennot von 1917 bis 1919 zwang die SBB zu strengen Einschränkungen des Fahrplans; oftmals verkehrte an Sonntagen kein einziger Zug.

Nach 1918 wurde die Elektrifikation energisch an die Hand genommen, und 1939 waren bereits 73 Prozent des Bundesbahnnetzes elektrifiziert.

Im Frühsommer 1960 zog man auch die letzten Rauchfahnen der Linien Oberglatt–Niederweningen und Bellinzona–Luino ein. 1963 wurden auf dem ganzen Netz im Streckendienst noch rund 74 000 Dampfkilometer ausgewiesen, wovon 18 000 auf das Konto der Elefanten und 51 000 auf das der Habersäcke entfielen, welche noch hauptsächlich die letzten 13 Kilometer von Etzwilen nach Singen befuhren.

Und heute sind wir so weit, daß man auch den Rangierdampf von unseren Geleisen verbannt haben will. «Der Dampfromantik muß ein Ende gesetzt werden», ist die Überzeugung der maßgebenden Stellen. Dr. Max Strauss, Direktor des Kreises 3, schrieb in «Europa-Verkehr» vom 21. Juni 1965: «Wer für seine Leistungen anerkannt werden möchte und für seine Maßnahmen und seine Lage um Verständnis werben will, der darf ‚sein Licht nicht unter den Scheffel stellen‘. Das gilt in hohem Maße auch für die Eisenbahnen, an deren Dienste sich unsere Zeitgenossen seit mehr als einem Jahrhundert gewöhnt haben und deren gute und zuverlässige Leistungen Gefahr laufen, mit der Zeit als selbstverständlich und ‚wohlerworben‘ hingenommen zu werden. Nicht weniger groß ist die Gefahr, daß man an der Eisenbahn nur das Romantische und Sentimentale sieht und sich mehr an der ‚guten alten Eisenbahn‘ und ihrer Rauchfahne freut, als an den imponierenden Transportleistungen der modernen und auf der Höhe der modernen Technik stehenden Eisenbahn. Die Erfahrung lehrt, daß nichts für die Bahnen so positiven Goodwill schafft, wie der immer wieder erneuerte Hinweis auf moderne und gute Leistungen auf betrieblichem, verkehrlichem und technischem Gebiete.»

Und in der Publikation «SBB im Rhythmus der Zeit» wird das Resultat in einem Satz festgehalten: «Ende 1965 gehört auch bei der SBB das Dampfzeitalter der Vergangenheit an.»

In gutem, klarem Deutsch ist es hier gesagt: Die Dampfloki pfeift aus dem letzten Loch! Die Zukunft gehört der Elektrizität und dem Dieselmotor.

Und doch: trotz diesen überzeugten Stimmen der zuständigen Fachleute glaube ich, daß das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Da und dort im ganzen Schweizerland regen sich Stimmen und Menschen, die etwas tun möchten, um einen letzten Rest dieser ach so verpönten und unnötigen Romantik zu erhalten. Ich möchte doch einige dieser sympathi-

schen Bestrebungen erwähnen – und vielleicht Sie, lieber Leser, ermuntern, sich unserem Bund der Dampffretter anzuschließen.

Hochzeit mit Dampf

In Zürich gibt es einen originellen Waffenhändler, A.W. Glaser mit Namen. Dieser Mann hatte für seinen Freund, Rechtsanwalt N., eine Hochzeit zu arrangieren – und da der Bräutigam schon volle dreizehn Jahre verlobt gewesen war, sollte das ein ganz besonderes Fest werden.

Glaser kam auf die Idee, die Hochzeitsgesellschaft in einen Zug zu verfrachten und vorne dran eine Dampflokomotive zu spannen. Aber eben, zuerst muß man haben, bevor man kann! In Eisenbahnsachen durchaus bewandert – er wollte einmal eine Dampfloki und einen ausrangierten Speisewagen kaufen – setzte er sich mit den einschlägigen Dienststellen in Verbindung und erhandelte dieses Züglein zum Preise von 490 Franken.

Glaser war im Bilde, daß es schwierig sein würde, diesen «Expreß» ab Hauptbahnhof verkehren zu lassen. Listig bemerkte er, daß die Gesellschaft wohl in Oerlikon einsteigen müsse, da man den Zug kaum über die stark belegte Strecke bringen werde. «Natürlich werden wir!» gaben die Fahrplanmänner zur Antwort – und Glaser hatte, was er wollte!

Ein geladen wurde kurzerhand auf Nachmittag 16 Uhr, Gleis 7, Hauptbahnhof Zürich. Der kleine Dampfzug führte die begeisterten Gäste nach Otelfingen und über die außer Betrieb stehende Linie nach Buchs/Zürich. In dem mit Infrarot-Lampen geheizten Stollen eines stillgelegten Quarzsand-Bergwerks wurde dann ein fröhliches Fest gefeiert.

So paradox es auch tönt: heutzutage ist es einfacher als früher, eine Hochzeit mit Dampf zu feiern. Man geht einfach zum rührigen Direktor der Sihltalbahn und unterbreitet ihm den Wunsch.

Im Juli 1962 feierte die Sihltalbahn den siebzigsten Geburtstag. Von den Dekorateuren eines Warenhauses waren die Seitenwände einiger alter Zweiachserwagen mit Märchenmotiven bemalt worden, ein biederer Rangierlökli, blumengeschmückt und mit einer riesigen Schleife um den schwarzen Bauch, amtierte als Zugroß dieses Festzuges. Werner Belmont vom Publizitätsdienst der SBB, einstiger Mitwirkender des Cabaret Fédéral, verlieh der putzigen Maschine den Namen «Schnaaggi-Schaaggi». Vom glei-

chen Verfasser stammt auch das Schnaaggi-Schaaggi-Lied, das von Charles Trostel vertont worden ist.

Drei Sommer lang pustete das bunte Bähnchen von Selnau nach Sihlwald und zurück. Unter dem Motto «Altes Zügli, alter Fahrplan, alte Preise, alte Gemütlichkeit» kehrte wieder ein Hauch der Dampffromantik ins Sihltal ein.

Doch im Herbst 1964 spürte das Lökli allerhand Gebrechen. 65 Jahre und 900 000 Kilometer hinter sich sind für ein Tigerli keine Kleinigkeit! Und dann war es soweit, daß es nur noch Schritt für Schritt machte, kein Zureden half mehr – die Loki wollte nicht. Ein Habersack aus dem Stall des großen Bruders mußte anrücken und Schnaaggi-Schaaggi spielen.

Jetzt war guter Rat teuer: Von Gesetzes wegen verpflichtet, ein fahrdrahtunabhängiges Ersatzfahrzeug zu besitzen, von der SBB den schlechten Bericht, daß sie fürderhin weder ein Dampf- noch ein Dieselfahrzeug zur Verfügung stellen könne, und in der ganzen Schweiz kein Kesselschmied mehr aufzutreiben... Da half kein Suchen mehr: der letzte war vor drei Jahren in Winterthur pensioniert worden.

Die risikofreudige Direktion entschloß sich, das Angebot des nächstgelegenen deutschen Lokomotiv-ausbesserungswerkes Offenburg zu akzeptieren. Auf einem Tiefgangswagen reiste Schnaaggi-Schaaggi dorthin und wurde total demontiert. Und im Juni 1965 kehrte er mit eigener Kraft, in jugendlicher Frische und mit viel glänzendem Messing verziert, zurück. Der Zoll in Schaffhausen ließ sich aber erst nach Vorlage der Papiere davon überzeugen, daß da nicht ein fabrikneues Dampfroß Einlaß begehrte!

Die Revisionskosten beliefen sich auf 28 000 Franken. Ein ordentlicher Aufwand, auch für einen sehr optimistischen Bahndirektor! Dieser sagte mir jedoch, daß sich sein Optimismus bezahlt mache. Die Einnahmen der Sonntagsfahrten, mit Frequenzen zwischen zwei- und vierhundert Personen, der Extrafahrten für Vereine, Belegschaften und Hochzeiten ließen errechnen, daß die Revisionskosten innert acht Jahren amortisiert sein werden. Auch hätte er keine Sorgen, daß der Posten des Heizers nicht mehr besetzt werden könnte: da sei der Zahnarzt Dr. E. Walther, der das Dampfroß als Steckenpferd reite, Edwin Studer, Depotchef der SBB in Winterthur, der gerne aushelfe und kürzlich hätte gar ein Lokiführer aus Biel darum gebeten, als Heizer fahren zu dürfen!

Dann forderte mich Direktor Stricker eines Tages

auf, zum Bahnhof Selnau zu kommen. Sieben amerikanische Schönheitsköniginnen würden mit dem Schnaaggi-Schaaggi nach Adliswil fahren. Meine Dienstenteilung war mir günstig gesinnt, ich konnte hingehen. – Noch nie hat der Schnaaggi-Schaaggi so schön ausgesehen!

Grosses Fest mit Folgen

Letzten Herbst nahm ich in Degersheim, der höchstgelegenen Station der Bodensee-Toggenburg-Bahn, am großen Dampflokiest teil: Ein Habersack war, nachdem er von 1910 bis 1931 im Dienste der BT gestanden hatte und anschließend zur SBB gekommen war, von dieser geschenkt der früheren Besitzerin überlassen worden, die ihn nun zur Erinnerung an das Dampfzeitalter in einer Grünanlage aufgestellt hatte.

Zur feierlichen Einweihung trafen vier blumengeschmückte Dampfzüge als Sternfahrer ein: von Zürich der kleine Schnaaggi-Schaaggi, aus Kreuzlingen der «Thurgauer-Leu» der Mittelthurgau-Bahn, aus Ulm der «Liebe Augustin» und aus Sankt Gallen mit den Ehrengästen ein Habersack der SBB.

Eine wahre Invasion von Dampfenthusiasten ergoß sich in das Dorf: mit 12 000 hatte man gerechnet, 17 000 rückten an. Trotz den improvisierten Festwirtschaften stritt man sich in den Gasthöfen um jeden Stuhl. Ein Wirt befürchtete den Einsturz seines im ersten Stock gelegenen Sälis. Durch Sekuritas-Männer wollte er einen Drittel der Gäste an die Luft setzen lassen: die bemühten Mannen mußten unverrichteter Dinge abziehen.

Das war ein denkwürdiger Tag, der mir die Hoffnung auf den Erfolg meiner Bestrebungen gab – obwohl es sich um eine Art Beerdigung handelte.

Der Archivar des Verkehrshauses in Luzern, W. Trüb, schrieb über das Dampflokiest: «Die allgemeine Anteilnahme bestärkte die Überzeugung, daß die Dampflokomotive zwar als Traktionsmittel ausgespielt hat, nicht aber als gemütvolltes Relikt aus der guten alten Zeit, das als propagandistisches Zugpferd der Eisenbahn nur Wohlwollen einbringen kann.»

Diese Erkenntnis hat sich die Brienz-Rothorn-Bahn zu Nutzen gemacht: eine gezielte Werbung, bei der immer wieder betont wurde, daß es sich um die letzte Dampfzahnradbahn der Schweiz handelt,

hat sich sehr gut ausgewirkt. Mehr und mehr wird die Bahn zur Attraktion, die sich bei Jung und Alt großer Beliebtheit erfreut. Ein Blick auf die Zahlen der beförderten Personen (bei durchschnittlich 115 Betriebstagen) bestätigt die Angaben: 1960 = 73 000, 1962 = 91 000, 1964 = 106 000!

Einige Zeit bedrohte das Projekt einer Luftseilbahn den Bestand der Bergbahn. Daß heute nicht Seilbahnkabinen am Berghang schaukeln, ist nicht zuletzt dem Naturschutz zuzuschreiben; dank ihm wurde uns Dampf narren die letzte Rauchsäule erhalten, der Betrieb angekurbelt und trotz der «unwirtschaftlichen» Dampftraktion ein finanzieller Erfolg herbeigeführt, der sich wahrscheinlich noch steigern wird.

Vereinigung der Fanatiker

Weil die Stimme des Einzelnen schwach ist, haben sich nach guter Schweizerart auch die Freunde des Dampfrosses in Vereinen zusammengefunden.

«Europäische Vereinigung von Eisenbahnfreunden zur Erhaltung und für den Betrieb von Dampflokomotiven» nennt sich die «Eurovapor». 1960 durch einen Techniker des sanktgallischen Elektrizitätswerkes, H.-R. Scherrer in Arbon, gegründet, umfaßt sie heute rund 300 Mitglieder. Neben dem eigentlichen, noch unerreichten Vereinszweck – Kauf und Betrieb von Dampflokomotiven – veranstaltet die Eurovapor auch Dampffahrten, die bald ins Bündnerland, in die deutsche Nachbarschaft oder auch nur auf eine Werkbahn führen.

Älter ist der Verband «Eisenbahn-Amateur» als Dachorganisation mit total 2000 Mitgliedern der 25 selbständigen Sektionen, deren älteste Zürich ist. Von Optiker Oppliger und anderen 1933 gegründet, zählt der Zürcher Club heute 430 Mitglieder. Der Präsident, E. Klingelfuß in Wettingen, ist als Ingenieur bei der BBC in der Abteilung Dieselmotoren tätig.

Der Club stellt sich die Aufgabe, die Eisenbahnliebhaberei in allen ihren Erscheinungsformen zu pflegen. Eine Monatsschrift wird von ihm herausgegeben und Ausfahrten werden organisiert. Besonders attraktiv soll die Fahrt mit einer ehemaligen Berner Dampftramlokomotive samt Anhänger von Stansstad nach Obermatt gewesen sein. Andere führten mit Dampf auf den Pilatus, ins österreichische Zillertal und auf das Netz der Huttwiler Bahnen.

Ja, aber...

Man sollte meinen, all diese guten Echos müßten auch die SBB dazu bewegen, die Sache nochmals zu überdenken, bevor sie alle Dampflokomotiven dem Schrotthaufen zugewiesen hat. Noch liegen etwa in Zürich, Brugg, Rorschach riesige Kohlenhaufen, die mit «Pflichtlager» bezeichnet sind. Warum diese Kohlen nicht in den Feuerbüchsen der letzten Elefanten verbrennen, statt sie billig abzustoßen?

Auch stehen auf vielen Stationen noch Wasserkranke als Labungsstellen für durstige Dampffrosse. – Was hindert wohl die Bundesbahnen daran, es den Privatbahnen gleichzutun und dem Publikum ebenfalls solche Fahrten zu offerieren, an denen es offenbar seine Freude hat?

Ich stelle mir vor, daß unser Publizitätsdienstmann Werner Belmont sich mit Freude der guten Sache annehmen würde und auch die Beamten des Reisedienstes zügige Programme ausarbeiten könnten.

Als Auftakt zu neuem Leben wäre gerade der kommende Sommer geeignet: das letzte im Besitz der SBB stehende Bodensee-Dampfschiff «Rhein» muß im Herbst aus dem Verkehr gezogen werden. Aber die Ostschweizer lassen es nicht sang- und klanglos verschwinden, sondern laden bereits zu Extrafahrten ein. Bringen wir doch die Leute aus dem Innern des Landes auch mit Dampf an das Schwäbische Meer!

«Der Dampfomantik muß einfach ein Ende gesetzt werden. Wir führen ein modernes Unternehmen und haben für Spielereien nichts übrig», sagt man. Aber das Moderne präsentiert sich doch meines Erachtens gerade in der Gegenüberstellung mit dem «Früher» besonders eindrücklich!

«Unser Netz weist die größte Zugsdichte Europas auf. Wir haben keinen Platz für langsame Dampfüge.» – Wir möchten zwar, wollen aber nicht gerade mit Dampf über den Gotthard fahren! Und es gibt auch elektrische Lokomotiven, die nicht schneller laufen als unser Elefant. Und – an Sonntagen fallen die meisten Güterzüge aus: verkehren wir also nach deren Fahrplan – wir sind nicht so pressiert. Das wäre etwa ein Vorschlag.

«Rauch und Ruß beschmutzen Fahrleitung und Tunnels!» hält man mir entgegen. Jahrelang pfupften Dampflokomotiven unter dem Fahrdracht, und außer dem jungfräulichen Tunnel von Baden sind ohnehin alle schwarz. Oder möchte man uns etwa die

stillgelegte, nicht elektrifizierte Linie Otelfingen–Niederglatt als Dampfroß-Refugium überlassen?

«Ein kühler Sommertag könnte Ihnen böse Erlebnisse bescheren, wenn Sie mit ein paar hundert frierenden Reisenden unterwegs wären, denn unsere heutigen Wagen haben keine Dampfheizung eingebaut», meint man weiter. «Aber außer jenen für den internationalen Verkehr sind die sechzig Sanitätswagen, die als Personenwagen im Dienste sind, doch mit Dampfheizung ausgerüstet?» stelle ich die Gegenfrage. «Ich weiß sogar deren Nummern: 9901–60.»

«Das Lokomotivpersonal wäre kaum davon begeistert, an Sonntagen Kohle zu schaufeln.» – Das stimmt nicht ganz: An den Stammtischen in den Buffets habe ich mit Lokiführern darüber gesprochen: dutzendweise sind sie bereit, auch als Heizer zu fahren, und vielen müßten diese Stunden nicht einmal unbedingt als Arbeitszeit vergütet werden.

«Sie könnten diese Züge schließlich auch nicht immer allein als Zugführer begleiten!» – Darüber habe ich natürlich auch mit Kondukteuren diskutiert. Und ich fand solche, die wie ich für diesen Dienst sogar auf eigene Kosten alte Bähnler-Uniformen mieten würden...

Es stellt sich selbstverständlich auch die Frage: wird das rentieren? Und da überlege ich so: für die von Vereinen, Firmen und so weiter bestellten Züge steht die Teilnehmerzahl jeweils von vorneherein fest, und das kommerzielle Büro könnte den Preis einfach entsprechend festsetzen. Auch für andere, attraktive Ausflugsfahrten sind Bedenken kaum angebracht: welcher Vater wird dem Drängen seiner Kinder widerstehen können, die alle einmal mit dem Elefant fahren wollen?

Nun also, da hätte ich eigentlich alles beisammen: Idee, Strecke, Fahrplan, Wagen, Personal, Rentabilität. Wann soll ich mit fünfzig Dampfliebhabern anrücken, um die Elefanten vom Messingring am Kamin bis hinunter zu den Kuppelstangen auf Hochglanz zu polieren?

Ich glaube, wir sind nächsten Sommer so weit. Begeisterung ist genug vorhanden, jetzt brauchen wir nur noch etwas Mut!