

**Zeitschrift:** Zenit  
**Herausgeber:** Pro Senectute Kanton Luzern  
**Band:** - (2006)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Gotthardbahn - ganz klein  
**Autor:** Meyer, Peter A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-820831>

### **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**

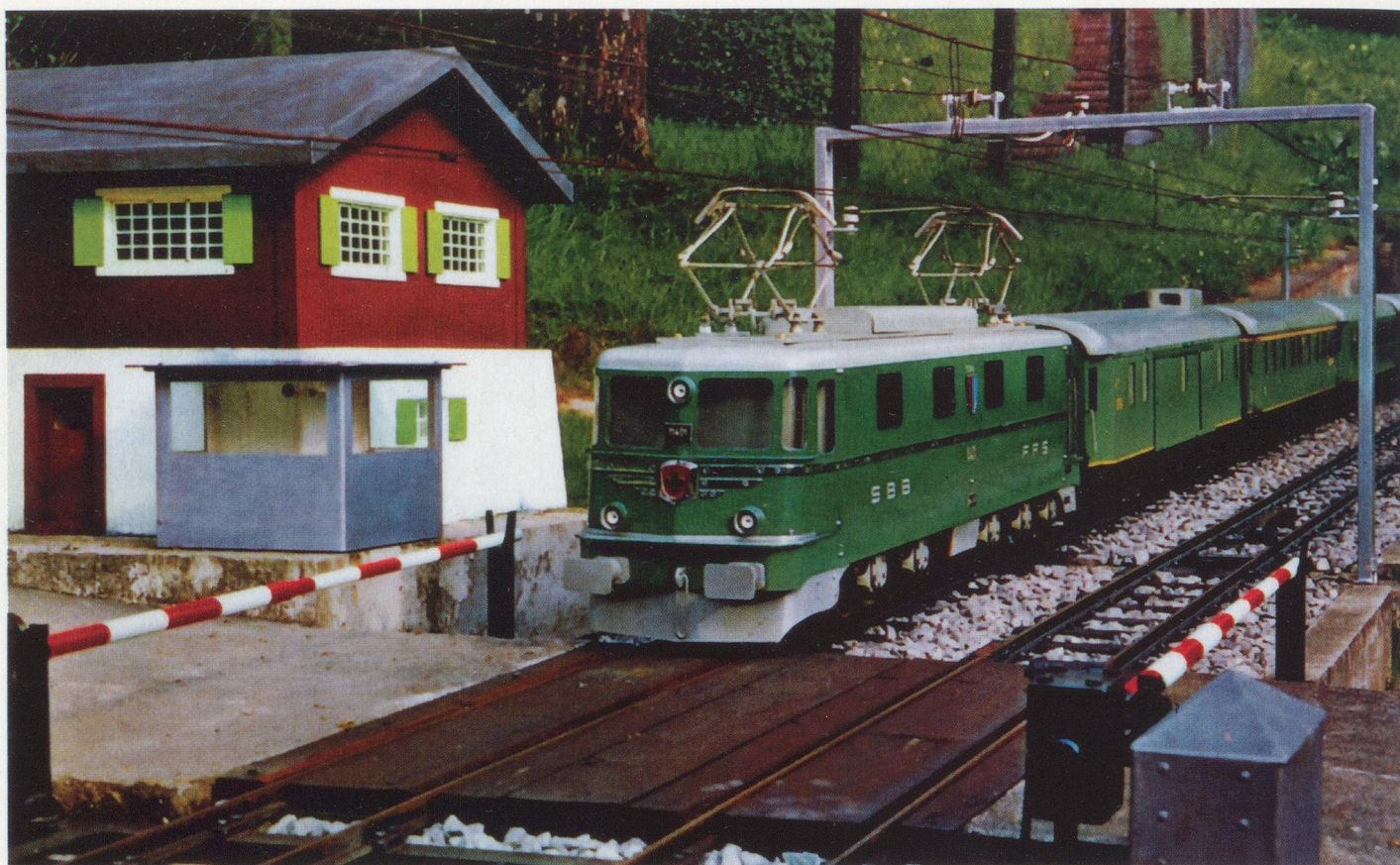
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 02.05.2026

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



# Gotthardbahn – ganz klein

**Einst war es eine Attraktion des Tourismusplatzes Luzern, aber heute erinnern sich nur noch gesetztere Semester daran, dass auf dem Dietschiberg bei Luzern eine der eindrucksvollsten Modelleisenbahnanlagen ihre Runden drehte. Vor rund 30 Jahren war Ende der Herrlichkeit.**

Der Eisenbahningenieur Arthur Oswald war von seinem Metier besessen. Was er im Grossen plante und konstruierte, wollte er auch im Kleinen realisieren. Zudem war er bereits Besitzer einer Bahn. Seit 1912 führte eine Standseilbahn auf den Dietschiberg hoch über Luzern, den man infolge der hervorragenden Aussicht auch als «Die kleine Rigi» bezeichnete. Auf dem Kulm stand ein beliebtes Gasthaus, und dahinter breitete sich die Anlage des Luzerner Golf-Clubs aus. Zuvorderst stand das Wohnhaus der Familie Oswald, ein beeindruckender Bau mit reichlich Umschwung. Auf diesem Gelände realisierte Arthur Oswald seinen Traum in Form einer der Gotthardbahn nach-

**Züge im Massstab 1:10 – einstige Touristenattraktion in Luzern: Arthur Oswald, der Schöpfer der Freiluft-Modellbahn auf dem Dietschiberg, zeigte seinem Publikum die Visionen einer modernen Bahn.**

empfundenen Freiluft-Modellbahn im Massstab 1:10. In ihrer Einzigartigkeit sollte sie national ausstrahlen und insbesondere auch Familien auf den Berg locken und damit die Ertragslage der Standseilbahn verbessern.

## Mit bewundernswerter Energie

1932 nahm Arthur Oswald sein Lebenswerk in Angriff. Auf dem Reissbrett entstand der Plan einer doppelten Schleife von annähernd einem halben Kilometer Länge. Es gab freie Strecken, einen Bahnhof und gewendet wurde in einem südlichen und einem nördlichen Kehrtunnel, der zum Teil unter dem Wohnhaus verlief. Eigenhändig rückte der Erbauer in bergmännischer

Manier und mit viel Sprengstoff dem Felsen zu Leibe. Dann wurden die Geleise in durchgehender Doppelspur gelegt, sauber eingeschottert und mit der Fahrleitung überspannt.

700 Tonnen Beton wurden verbraucht, 7500 Holzschwellen verlegt und das Gesamtgewicht der Schienen betrug vier Tonnen. Auch das Rollmaterial entstand in Arthur Oswalds eigener Werkstatt. Fünf Loks vom Typ Ae 4/7, Be 4/6 und Ae 6/6 entstanden, alle mit vier Motoren angetrieben. Damit waren die Maschinen in der Lage, 500 Kilogramm schwere Züge mit einer Geschwindigkeit von rund 20 Stundenkilometern selbst über die 30-Promille-Steilrampe zu ziehen.

### Das grosse Staunen begann

1951 war das Werk schliesslich vollendet. Wie erwartet, zog die imponierende Bahn, für die überall in der Schweiz mit Plakaten geworben wurde, Alt und Jung auf den Dietschiberg. Man stand am bauchnabelhohen Zaun, der verhinderte, dass jemand mit der 220-Volt-Fahrleitung in Berührung kam, und bewunderte die Züge, die majestätisch aus den Tunnels in das Freigelände oder durch den Bahnhof fuhren. Exklusive Züge wie der Gotthard-Express, der Rheingold-Express oder der Adria-Express passierten die Zuschauerreihen.

Dabei erlaubte sich Eisenbahningenieur Arthur Oswald grosse Freiheiten. Knallbunt gestrichen waren etliche der Loks und der Wagen. Es ist zu vermuten, dass der Konstrukteur damit seinen versteckten Unwillen gegen das damals bei den SBB vorherrschende Tannengrün äusserte, mit dem Loks und Wagen der nationalen Bahngesellschaft daher kamen. Arthur Oswald aber liebte es bunt. Die Züge sollten nicht in der Landschaft verschwinden, sondern deutlich auffallen.

### Die Zukunft vorweggenommen

Äusserst modern war auch die Steuerung der Anlage. Zu einer Zeit, in der bei der grossen Bahn die Weichen und Signale noch das Hoheitsgebiet der örtlichen Stationsvorstände waren, gab es auf dem Dietschiberg bereits ein Zentralstellwerk. Von dieser Kommandozentrale aus hatte Arthur Oswald alles im Griff. Fahrbefehle,

Weichenstellungen oder Gleisbelegungen waren zentral steuerbar und überwachbar und selbst die Steuerung der Lokomotiven liess sich vom Pult aus regeln. Das System funktionierte elektromechanisch, in der Wirkung aber war es mit den heutigen elektronischen Systemen vergleichbar. Damit wird klar, dass Arthur Oswald nicht nur ein leidenschaftlicher Modellbahner, sondern auch ein Visionär war. Aber selbst das ausgefeilteste System kann keine Zwischenfälle verhüten. Zuweilen kam es vor, dass der Betrieb gestört war. Vielleicht durch eine Entgleisung in einem der Tunnels. Dann legte sich Oswald bäuchlings auf einen Flachwagen, rollte ins Dunkel und behob das Malheur. Dies häufig zum Vergnügen des Publikums.

### Bis zum bitteren Ende

Der Dietschiberg mit seinen beiden Bahnen, dem Gasthaus und dem verzweigten Wegnetz war ein Paradies. Das Finale aber war schrecklich. Es war Ende der siebziger Jahre, als eine gewaltige Fackel den Himmel über dem Berg blutrot färbte. Das aus Holz erbaute Gasthaus stand im Vollbrand. Zwei Menschen starben. Der Brandstifter konnte nie ermittelt werden, obwohl Gerüchte zirkulierten. Am 30. September 1978 stellte die Standseilbahn ihren Betrieb ein. Prominente Luzerner wollten sie wieder aktivieren, aber die Anstrengungen scheiterten. Auch das Gasthaus wurde nicht wieder aufgebaut. Die Überbleibsel der Modellbahn landeten im Verkehrshaus und wurden im Keller eingelagert. Dort wurden sie ein Opfer des Hochwassers von 2005.

### Auch heute noch ein Naherholungsgebiet

Nur noch zwei arg lädierte Triebfahrzeuge sind erhalten geblieben, zwei weitere Fahrzeuge zieren den Blumenladen, der in der ehemaligen Talstation der Standseilbahn eingerichtet worden ist. Der Dietschiberg hat seine Bedeutung als Naherholungsgebiet in den letzten Jahrzehnten durch die fehlende Bahn und das ehemalige Hotel etwas eingebüsst. Dennoch sind ausgedehnte Spaziergänge bis nach Adligenswil auch heute noch eine attraktive Freizeitbeschäftigung geblieben.

Peter A. Meyer