

**Zeitschrift:** Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung  
**Herausgeber:** Pro Senectute Schweiz  
**Band:** 75 (1997)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Nach 40 Jahren führt Lokomotivführer Ernst Zwickers allerletzte Fahrt in die Pension : "ein Tag wie jeder andere"  
**Autor:** Kletzhändler, Marcel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-724052>

### **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:** 12.01.2026

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



Nach 40 Jahren führt Lokomotivführer Ernst Zwickers allerletzte Fahrt in die Pension

## «Ein Tag wie jeder andere»



Letzte Fahrt in die Pension: Ernst Zwicker im Führerstand der mächtigen SBB-Lok 2000. Zum erstenmal mit dabei: Ehefrau Gertrud.

Fotos: Marcel Kletzhändler

Von Marcel Kletzhändler

**E**inhundertvierzig Kilometer zeigt der Geschwindigkeitsmesser an, als es in den Grauholztunnel geht. 150 jetzt, doch die Geschwindigkeit steigt weiter. 155, 157 ... «Jagen wir ihn noch einmal auf 160 hinauf», sagt Ernst Zwicker. Seine Augen blitzen dabei jungenhaft. Pfeifengerade saust der schwere Intercity durch das schwarze Loch. 12.51 Uhr. Noch 66 Minuten ganz genau, bis der Zug Nummer 723 von Genf über Lausanne, Fribourg und Bern pünktlich in Zürich ankommen wird. 66 Minuten, dann ist Ernst Zwicker pensioniert, nach 40 Jahren als Lokomotivführer bei den SBB.

«Es war ein Bubentraum.» 500 hätten sich, es war 1957, gemeldet. Zu den neun, die ausgewählt wurden, zählte auch der damals 22jährige. «Ich wusste nicht, was ich verdienen würde. Ich wollte einfach diesen Beruf.»

Begonnen hat Ernst Zwicker auf alten Dampflokomotiven, als Führergehilfe und Heizer. «Einmal hat er sich dabei die Hand verbrannt», sagt Ehefrau Ger-

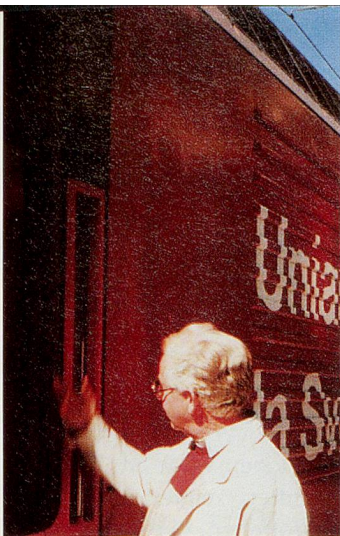
trud. Er sagt ihr Trudi. Heute, auf seiner allerletzten Fahrt als Lokomotivführer, darf Trudi zum allererstenmal neben ihm im klimatisierten Führerstand sitzen. Darf ihn auf der mächtigen Lok 2000 zum frühlingshaft sonnigen Genfersee begleiten und wieder zurück, vorbei an ihrem Geburtshaus im Aargauischen, das rechter Hand an der Strecke vorbeihuscht. Ist sie noch nie zuvor vorne mit ihm mitgefahren? «Nie. Man stelle sich nur vor, es hätte ausgerechnet an einem Tag, an dem die eigene Frau im Führerstand sitzt, einen Zwischenfall gegeben ...», sagt Ernst Zwicker. Lokomotivführer sein heisst, eine immense Verantwortung tragen und sich peinlich genau an rigorose Fahrplan- und Sicherheitsvorschriften zu halten. Auch der kürzeste Streckenabschnitt wird dauernd überwacht. Macht der Mann auf dem Führerstand vorne 1600 Meter Fahrstrecke lang keine Manipulation, so erfolgt nach einer kurzen Warnung die automatische Schnellbremsung. Und im S-Bahn-Bereich auch dann, wenn er die ihm vorgeschriebene Geschwindigkeit um fünf Stundenkilometer überschreitet.

Es ist ein Denken in Geschwindigkeiten. Eine Kurve: Nach Vorschrift langsamer, bis der letzte aller vierzehn Wagen wieder auf gerader Strecke rollt. Eine Verzweigung, ein Bahnhof, eine Baustelle oder ein erst kürzlich erneuertes Gleisunterbett: Das Signal befiehlt, wie lange, wie schnell oder wie langsam. Nie darf die Aufmerksamkeit erlahmen. Prächtig zeigten sich linker Hand kurz vor Fribourg das Jungfrau-massiv und die Berner Alpen. Doch Ernst Zwicker sah daran vorbei, blickte gerade auf die Strecke.

Nie hat er sich in all den vierzig Jahren etwas vorwerfen müssen. Ausser damals vielleicht: Als Heizer stand er auf der Dampflokomotive, als sie etwas zu rasant in den Bahnhof Otelfingen hinein- und einen Puffer umfuhr. Dem Bahnhofsvorstand sei es vor allem um die schon damals rar gewordene alte Loki-Gaslaterne schade gewesen, die dran glauben musste. Und dann sind da auch jene Vorkommnisse, denen jeder Lokomotivführer hilflos ausgeliefert ist. Ernst Zwicker sah damals gerade noch, wie die neben dem Gleis stehende und in einen Regenmantel gehüllte Gestalt ihre letzte Zigarette hinwarf, ehe sie den Schritt tat. Und obwohl er fast instinktiv die Schnellbremsung auslöste, blieb ihm nur das ohnmächtige Warten auf den schrecklichen Moment. Seither durchfährt er jenen Bahnhof nur noch mit 70, statt der erlaubten 80 Stundenkilometer. «Ich kann nicht anders, es geschieht unbewusst.» Und der Oberlokomotivführer, der Ernst Zwicker auf seiner Fahrt in die Pension begleitet, sagt: «Die Angst fährt immer mit.» Bis zu achthundert Meter beträgt die Bremsstrecke eines schweren Schnellzuges in voller Fahrt. Nichts zu machen.

Lokomotivführer ist auch ein einsamer Beruf. Mit Dampf fuhr man noch zu zweit. Doch nachdem er auf die elektrischen Lokomotiven gewechselt hatte, sprach ihn Trudi eines Abends beim Nachtessen an: er rede gar nicht mehr. «Da ist mir erst bewusst geworden, dass ich mein Schweigen aus dem Führerstand auch in das Privatleben hinein-





trage.» Sofort hat er daraus Konsequenzen gezogen, pflegte vermehrt Kontakte, nahm als grundsätzlich geselliger Mensch immer wieder junge Lokführer-Aspiranten zu sich in den Führerstand. «Ich war auch einer, der nach dem Dienst gerne noch in der Kantine gesessen und mit Kollegen geschwätzt hat – manchmal fast zuviel ...»

Ob es für Ehefrau Trudi während all der langen Jahre nicht manchmal schwer gewesen war, wenn der Mann nicht wie andere Väter am Feierabend am Familientisch sass, weil er Nachtzüge durch den Gotthard fuhr oder Güterzüge von Basel nach Buchs? «Aber das ist doch schön», lacht sie, «dann konnte ich immer Fernsehen schauen.»

Weit mehr als vier Jahrzehnte lang sind Ernst und Trudi Zwiker jetzt verheiratet. Beide haben es verstanden, dem anderen sein eigenes Leben zuzugestehen. Wenn er als begeisterter Hochseesegler im Juni wieder einen Törn durch die griechische Inselwelt macht, wird sie, die nicht so gerne segelt, zu Hause bleiben. Dafür wird sie auch weiterhin jeweils am Donnerstag mit einer Freundin wandern.

Nach dem Heitersberg-Tunnel. Baustellen, neue Gleisschotterbette, Verzweigungen. Die Signale folgen sich fast im Sekundentakt. Mit der ganzen neuen Technik ist das Fahren sicherer geworden. Doch deswegen nicht weniger anstrengend, ganz im Gegenteil: Seit den S-Bahnen mit ihren dichten Taktfahrplänen rings um die Städte sind massiv mehr Signale dazugekommen, die ungeteilte Aufmerksamkeit verlangen. Sukzessiv hat sich auch die Fahrgeschwindigkeit der Züge erhöht, von 90 und 100 auf 120, dann auf 140, jetzt sogar bis auf 160 Stundenkilometer. All das bedeutet für den Lokomotivführer eine im Vergleich zu früher mehrfach angestiegene Belastung. Parallel dazu wurden die Bahnhofsauftent-

halte immer kürzer. Und längst nicht mehr alle Maschinen werden heute noch vom Lokführer selbst geruhsam im Depot bereitgestellt und abgeholt, sondern direkt vor der Zugabfahrt auf dem Perron übernommen.

Ob er denselben Beruf noch einmal wählen würde? «Ich bin immer gerne gefahren», sagt Ernst Zwiker. «Doch im heutigen Umfeld ...» Er zögert.

Was ist für ihn das Schönste am Lokführerberuf? «Der freie Tag mitten unter der Woche. Die Freizeit am Nachmittag nach einem Frühdienst, um im Sommer beispielsweise auf dem See zu segeln.» Andere Arbeiten könnte er sich sicher vorstellen, keine jedoch mit einem geregelten Wochenende. «Das wäre für mich eine Strafe!» Und natürlich steht einem Lokomotivführer nicht ständig ein Chef im Rücken. Doch ob er deswegen angesichts der genauen Fahrplanzeiten, der minutiösen Dienstvorschriften und der lückenlosen und ausgeklügelten elektronischen Überwachung wirklich so viel freier und selbständiger ist als andere?

Ein einziges Mal ist er zu spät gekommen. Dreissig Jahre ist es jetzt her. Eine Beförderung stand kurz bevor. Genau in jener Nacht, als es im Dachstock des Loki-Depots brannte. Unten in der Strasse, in der er nahe dem Depot wohnt, rasten die Feuerwehrautos vorbei. Doch sie weckten mit ihrem «Tatüü, tatüü» den Lokomotivführer nicht, der oben seinen gesunden Schlaf

schief und volle zwei Stunden zu spät zum Dienst erschien.

Damals hätte so etwas die «Eignung zum Fahrdienst» ernsthaft in Zweifel ziehen können. Ernst Zwikers lokomotivführerischer Leumund muss tadellos gewesen sein: «Von einer Bestrafung werde abgesehen», meinten die sonst so gestrengen Vorgesetzten. Und machten ihn ein halbes Jahr später zum Lokomotivführer erster Klasse.

Dietikon. Nur noch wenige Minuten wird Ernst Zwiker Lokomotivführer sein. Wie ist ihm zumute? «Ich habe schon am Morgen zu meiner Frau gesagt, dass das für mich ein Tag sei genau wie jeder andere. Jetzt hoffe ich nur, dass ich dann in Zürich nicht in den Prellbock hineinfahre ...» Keine Bange: Mit der gelassenen Routine der langjährigen Berufserfahrung bringt er den viele hundert Tonnen schweren Zug zentimetergenau zum Stehen. Letzte Kontrollen. Alles wie sonst. Nur, dass dort unten, am Perronanfang, einige stehen, die den frischgebackenen Pensionisten mit einem Blumenstraus begrüssen. Und dass der Oberlokomotivführer ihm mit einem sauberen Stofftuch den Handlauf abwischt, ehe Ernst Zwiker von seiner hohen Maschine herunterklettert. Zum allerletzten Mal.

Seit zwei Jahren habe er sich schon innerlich auf seine Pensionierung eingestellt. 62 Jahre alt ist er jetzt. «Und das ist das Schöne: dass ich freiwillig in Pension gehe. So kommt sie nicht wie ein Hammer. Denn diese drei Jahre, die jetzt noch bis 65 vor mir liegen, bringen mir etwas. Wer weiss, wie ich danach gesundheitlich dran sein werde?»

Er braucht sich bestimmt keine Sorgen zu machen. Die letzte der regelmässig vorgeschriebenen Arztuntersuchungen liegt nur wenige Monate zurück. Vor ihm liegen nun Fahrten auf allen Weltmeeren, nach Trinidad und Tobago und wer weiss noch wohin. Und eine lange, gute Zeit mit seiner Ehe- und Lebensgefährtin Trudi. Für sie beginnt er jetzt mit seinem «Haushalt-lehrjahr», wie er es halb im Spass und halb auch im Ernst sagt.

Da, noch etwas: «Der Schlüssel!» Den hat Ernst Zwiker doch beinahe dem Kollegen zu übergeben vergessen, der schon auf dem Perron bereitsteht, die «Lok 2000» zu übernehmen. Nun ist er endgültig pensioniert. ♦



«Nach dem Dienst bin ich immer noch gerne in der Kantine gesessen ...»