

# Neue SBB-Varianten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **73 (1947)**

Heft 32

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-486292>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



## Seine Majestät, der Herr Lokomotivführer

In den Kinderjahren der Eisenbahn war der Lokomotivführer eine Persönlichkeit, welche beinahe fürstliches Ansehen genoss. Diese Erscheinung ist, versetzen wir uns in dieses Zeitalter ohne Automobil und Flugzeug, gar nicht verwunderlich, ging es doch damals vom Fuhrmann zum pferdelosen Verkehrsmittel über. Heute machen wir beim Flugzeug genau die gleiche Entwicklung durch. Denken wir doch an die Piloten!

In den ersten Zeiten des Gotthardbetriebes war die skizzierte Entwicklung noch nicht überwunden. Da gab es immer noch Lokomotivführer, welche mit Zylinder und Handschuhen zur Arbeit erschienen. Niemals liess sich damals eine solche Persönlichkeit herab, von einem Heizer geduzt zu werden. Das familiäre Verhältnis, wie es heute allgemein üblich und gar nicht wegzudenken ist, bestand damals noch nicht. Wenn man bei den alten Lokomotivführern herumhorcht, vernimmt man ab und zu noch solche Erzählungen aus ihrer Heizerzeit. Letztlich hat mir auch ein Depotbeamter eine charakteristische Begebenheit erzählt, wel-

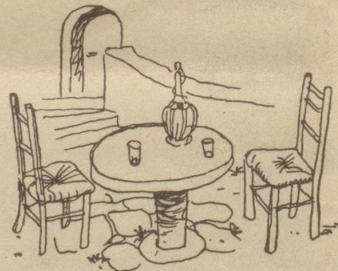
che ich euch nicht vorenthalten möchte: Mit dem Hauser stimmte etwas nicht mehr. Als blutjunges, aufgewecktes Bürschlein war er vom Aargau her in den Tessin gekommen. Noch am gleichen Tage meldete er sich freudestrahlend am Schalter, um voller Eifer die Arbeit aufzunehmen. Nur Gutes hatte man dann gehört vom Meister in der Werkstatt, der die jungen Heizer zu schleifen hatte. Als dann der Hauser später das erste Mal bei einem Extrazug auf der Strecke eingesetzt wurde, hatte der Lokomotivführer bei der Rückkehr gemeint: «Jo, der Huser, dä chönnet dir mir wider schicke», obwohl er anfänglich etwas von «junge Schnufer» in den Bart gebrummt hatte. Und jetzt, nach knapp 2 Monaten! Kaum habe ich den Hauser wieder erkannt, als er am 25. den Zahntag abholte, so verdrossen und verbittert hat er in die Welt geschaut. Ich habe ihn dann gelegentlich zur Rede gestellt. Es brauchte gar nicht viel, bis das Leid nur so heraussprudelte. Ja, sogar die Tränen sind noch gekommen.

Der Dienst, hat da der Hauser gemeint, gefalle ihm ja schon. Auch das Schaffen, wenn es auch streng ist und heiss. Aber der Führer...! Da sei zum Beispiel der König. Wenn der am Morgen kommt, mit seinem Zylinder und den läppischen Handschuhen, ist er noch zu vornehm, einem einen guten Morgen zu wünschen. Dann aber geht es los: Wenn es nicht die Geländerstangen sind, dann aber bestimmt der Türgriff, auf welchen er mit seinem lächerlichen Stöckchen zeigt, um zu lispeln: «s isch jo no alles drückig.» In dieser Tonart geht es weiter. Liegt ein Stückchen Kohle auf dem Holzboden, was doch weiß der Teufel bei einer Dampflokomotive vorkommen kann, du meine Güte, man könnte meinen, die Welt gehe unter. Das Aergste ist noch: Wenn man putzt und pützerlet mit dem

Handwischer (den Besen darf man sowieso nicht gebrauchen), dann ist es auch nicht recht, wenn man seinen wertesten Gegenstand dem Herrn Lokomotivführer zustreckt. Nein, in sein Angesicht hat man ständig zu schauen!

Ausgerechnet gestern, an meinem Geburtstag, da habe ich endgültig genug bekommen. Eine Achse soll heiss gelaufen sein. Was eigentlich los war, kann ich nicht sagen, denn das geht einen dummen Heizer sowieso nichts an. Aber zum Herauspringen bei jeder Station, zuerst das Leiterchen hinunter und dann um die Maschine herum (das Türchen des Führers durfte ich doch nicht benutzen) das Lager zu betasten, dazu war ein Heizer natürlich gut genug. Während dieser Zeit hätte der Führer beileibe sich nicht erniedrigt, dem Feuer nachzuhelfen. Ich habe es gezählt und vergesse es nie: 16 mal bin ich heruntergestürzt von der Maschine zwischen Bellinzona und Erstfeld, vollständig verschwitzt und durchnässt von dem hohen Schnee. Oben auf der Maschine stand seine Majestät, der Herr Lokomotivführer, und ärgerte sich, daß ich mit meinen öligen Fingern die Geländerstangen «versaute».

Ich bin dann mit dem Hauser in eine stille Ecke des Grotto gegangen und habe dort bei einer Flasche Roten die Lebensgeister wieder angefacht.



Aus „Dampfproromantik am Gotthard“ von Paul Winter, illustriert von H. Laubi (Schweizer Spiegel Verlag Zürich)

### Bücher zum Eisenbahn-Jubiläum

#### «Dampfproromantik am Gotthard»

von Paul Winter

Ein köstliches Buch, das dem Leser herzliche Freude bereitet und die Erinnerungen an die Fahrten durch den Gotthard vor der Elektrifikation aufleben läßt. Das Buch ist mit feiner Beobachtungsgabe und ausgesprochenem Erzähler-talent mit echtem Humor geschrieben. Die Dampfproromantik ist wohl vorbei, aber die Erinnerung an diese Zeit ist mit diesem feinen Büchlein festgehalten, dabei vermittelt es neben dem Erzählenden Eisenbahn-Kennnisse, die wohl fast allen Gotthard-Reisenden

fremd sind. Von großem technischen und menschlichen Interesse ist die Schilderung der Pflege der Tunnelstrecke, die mit Gewissenhaftigkeit und Aufopferung der Gesundheit der wackern Tunnelarbeiter geschieht. Der Autor, ein Ingenieur der SBB, läßt den Leser in 30 Kurzgeschichten (wenn dieser Ausdruck für die sonnigen Erzählungen gewählt werden darf) mit heiterem und ernstem Genusse lesen. Es sind selbsterlebte Geschichten und deshalb so reizvoll, weil sie nicht ersonnen, sondern wahr sind. Hugo Laubi, ein sehr geschätzter Mitarbeiter am Nebelspalter, hat das Buch ganz famos illustriert, daß man fast glauben könnte, der Künstler sei auch auf dem Dampf-roß durch den Gotthard gefahren.

Das Buch sei besonders beim 100-Jahr-Jubiläum der Schweizer Eisenbahnen empfohlen.

#### Albumbeltrag

Sauberkeit  
Bequemlichkeit  
Billigkeit

sind die drei Kennworte, die auf der Fahrt ins neue Säkulum immer die Richtung anzeigen mögen.

Neue SBB-Varianten  
für die nächsten 100 Jahre

Sankt Bürokratius Bernensis

Celios Ferie Freud  
oder Freude Fescht

Chräjäbuehl

Der Kluge merkt sich diesen Satz:  
In Zürich „Braustube“  
Bahnhofplatz!

Luzern Bürgerstraße 3 Telefon 20783

**Walliser Ranne**  
CHANNE VALAISANNE  
Eine Sehenswürdigkeit, eine Pflegestätte guter Walliser Weine und wirklicher Walliser Spezialitäten. Anton Keist-Chanton

**Terrassen-Restaurant**  
gegenüber dem Eingang der  
**ZUKA**