

**Zeitschrift:** SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways  
**Band:** 4 (1930)  
**Heft:** 9

**Artikel:** Gotthardfahrt auf elektrischer Schnellzugs-Lokomotive  
**Autor:** Flückiger, Albert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-780559>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

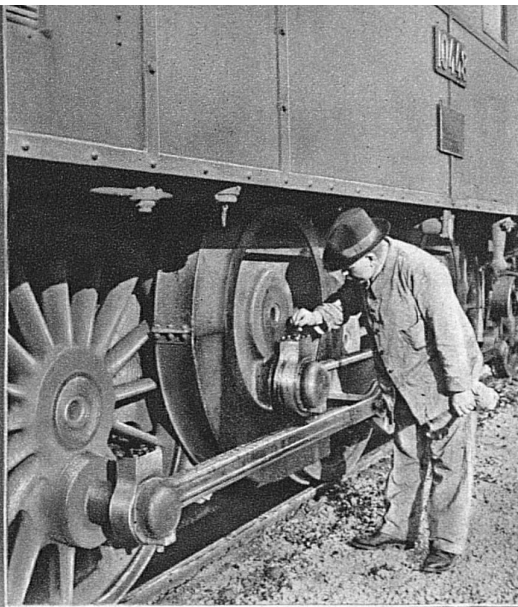
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 09.11.2024

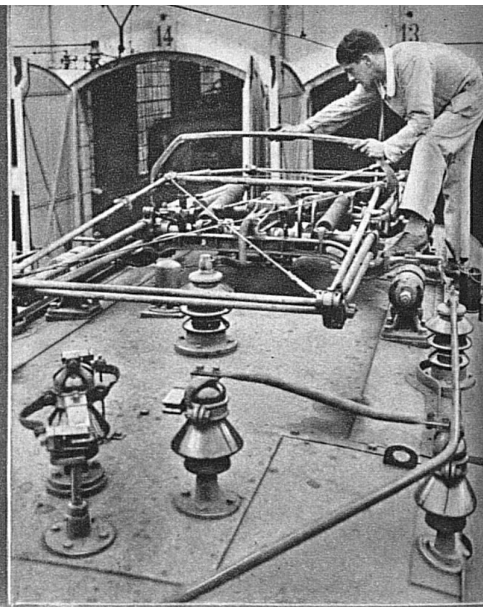
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



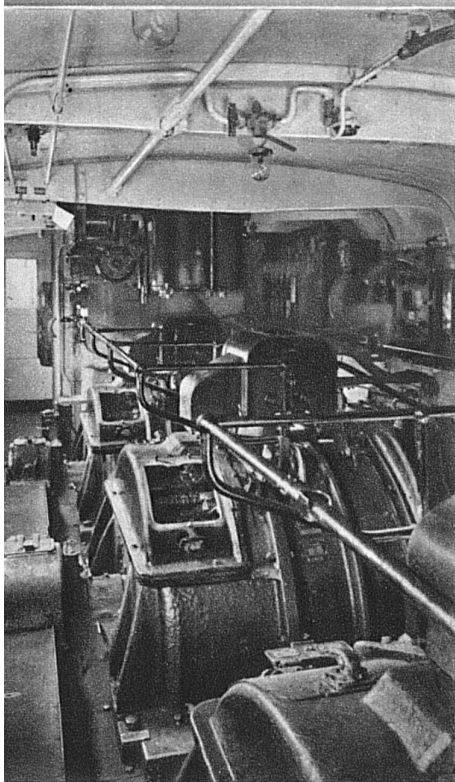
Wohin geht heute die Fahrt? Die Antwort gibt der Dienstbefehl.



Achsen laufen heiss, darum werden vor der Fahrt Achsbüchsen und Schmierbecher sorgfältig nachgesehen.



Das Aluminiumschleifstück des Stromabnehmers nützt sich am Fahrdrabt ab und muss darum oft geprüft werden.



Auch im Motorenraum ist alles blitzblank. Geöffnete Motorenhäuse.

## Gotthardfahrt auf elektrischer

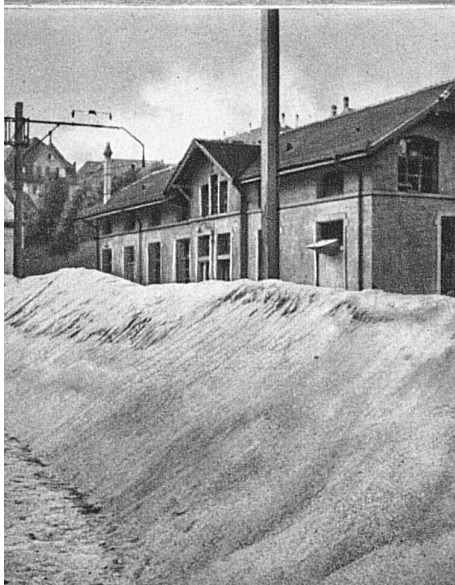
Es ist eindrucksvoll und unvergesslich, zuvorderst auf einem Gotthard-Schnellzuge zu stehen; zuvorderst zu sein und das Abrollen der gepflegten Strecke zu beobachten, zu erfahren, wie Führer und Gehilfe jede Spanne Geleise mit den Blicken abtasten, die Signale — offen oder geschlossen — einander gegenseitig melden, um Lokomotive und Zug umsichtig zu führen.

Strassen- und Seekarten sind da überflüssig. Dienstfahrplan, Zeit, Geschwindigkeitstafeln, Signale (o. Signale!), Strom und Bremse bedeuten alles. Der Führer auf der Lokomotive ist der Wachste im ganzen Zug, ob Tag oder Nacht. Hitze oder Kälte. Er darf keine müde Interesselosigkeit kennen, die überlässt er seinen lieben Mitmenschen im Coupé. Er weiss nichts von einem beschaulichen Hineingucken in das bezaubernde Antlitz der Landschaft. Schlucht, Fluss und Wasserfall bestehen ihm wegen der Brücke darüber, der Berg wegen des Tunnels, der mit soundso viel Geschwindigkeit zu durchfahren ist.

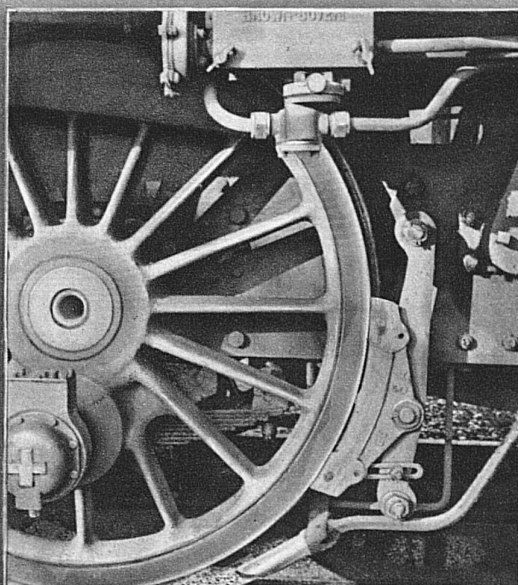
Der Lokomotivführer ist heute Herrscher über eine wunderbare Maschine. Sicher! Eine Maschine, deren gewaltige Kraft auf einen Hebeldruck dumpf anfängt zu summen, zu ziehen, zu treiben, zu eilen samt dem schweren, langen Schwanz von Wagen.

Ohne Pusten, ohne Schnaufen schafft die elektrische Maschine und verschont die Reisenden, die Abteile, die Strecke mit Rauch, Russ und Dampf. Ihre überlegene Arbeit ist ein Lied, ein helles metallenes Singen. Die Kohlenrauchzeiten sind für uns gründlich vorbei. Elektrisch zu fahren — bald schon wieder eine Selbstverständlichkeit für uns nüchterne Menschen! — ist wohl die glänzendste technische Neuerung unserer Bundesbahnen. Da lässt sich nichts markten!

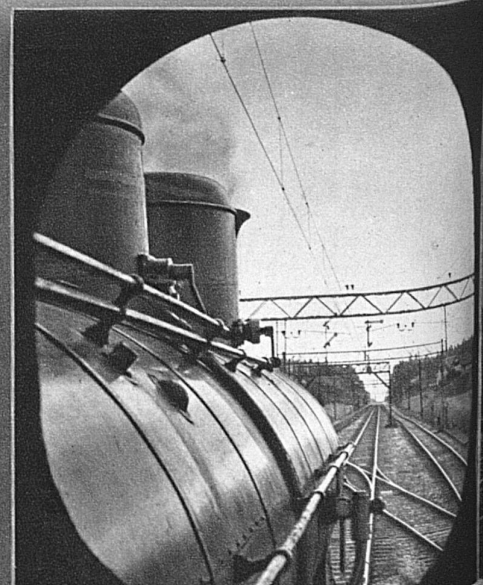
Keine Düne, sondern Streusand, der vor dem Depot getrocknet wird.

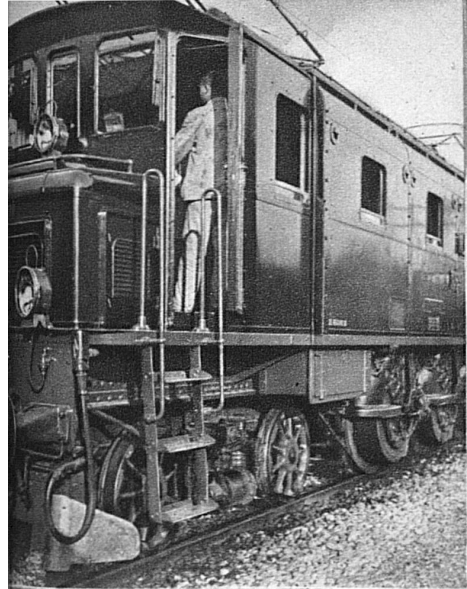


Sandstreuer. Der feine Sand hilft zur Anfahrt und verhindert ein Gleiten der Räder.

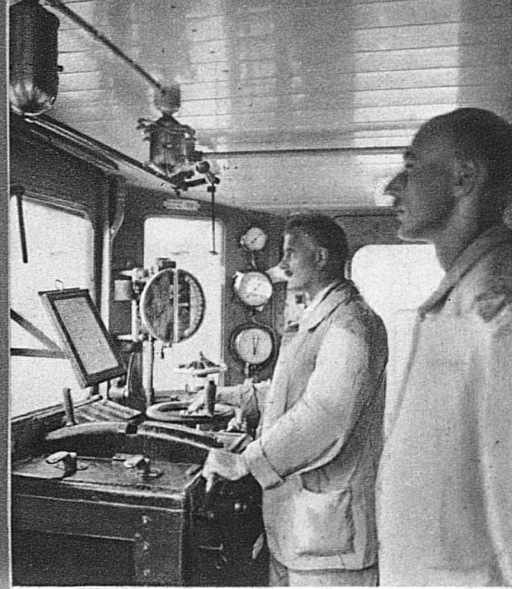


Bei den Dampflokomotiven erschwert der vorgelagerte Kessel den Ausblick vom Führerstand auf die Strecke.

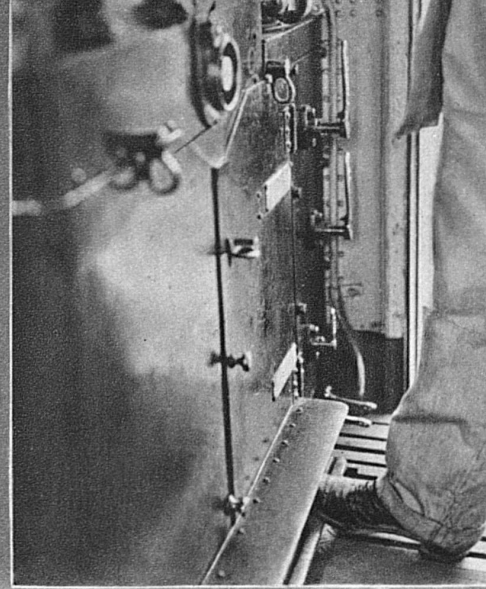




Blitzblank glänzt die fahrbereite Maschine.



In treuer Obhut. Von links nach rechts Dienstfahrplan, Geschwindigkeitsmesser und Bremsmanometer.



Einmännige Fahrt. Das Totmannpedal brems den Zug, wenn den Führer ein Missgeschick befallen sollte.

## Schnellzugs-Lokomotive

In knappster Zeit — Goldau—Biasca in zwei Stunden! — meistern diese mächtigen Maschinen den Gotthard: schleppen menschenvolle Wagenreihen die Rampen empor, nach Süden und nach Norden. Sie winden sich wie selbstverständlich durch die Kehrtunnels und stossen kopfvan mit glotzgelben Pupillen in den Gotthard hinein, in seine finstere, undurchdringliche Nacht.

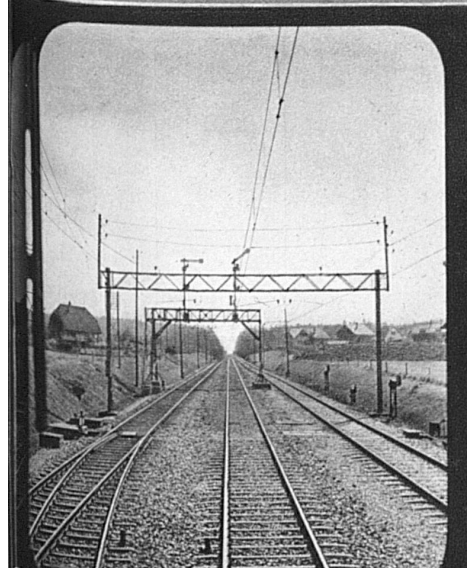
Im brandigen Tunneldunkel glimmt stecknadelgross und fern, fern, ein Licht auf, rückt näher, wird grösser, blendet und flitzt vorbei. Wieder glüht ein neues, fernes Licht auf; der Zug jagt ihm mit neunzig Kilometern entgegen; es ist da und vorbei im gleichen Atemzug. Ein Zug kommt entgegen. Seine Lichter vergolden die granitene Röhre einen Herzschlag lang und schon donnert er vorbei. Verkehr! Verkehr! Internationale Züge, die sich grüssen im Gotthard mit dem salzigen Duft vom blauen Südmeer und vom grünen Nordmeer.

Der Zug kämpft mit Stunden und Minuten; er rast wie einer, der weiss, dass ihm voraus die Stationsglocken schellen, dass vor seinem Kommen die Weichen sich drehen, die rotweissen Barrieren niedergehen und die Strassen sperren, die Strecke frei und offen zur Durchfahrt gerichtet wird. Alles, alles der ganzen Strecke entlang ist Diener vom Gotthard-Express; alles dient seiner Sicherheit, seiner Wohlfahrt und seinem Heile.

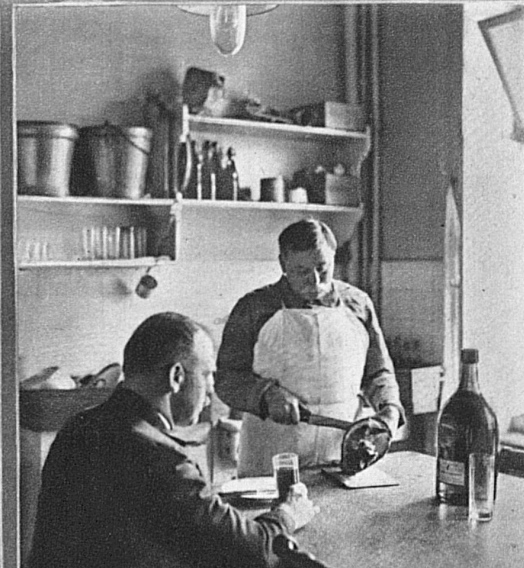
Nicht zuletzt wohl auch die wunderbare Auslese an nervenruhigen Männern, denen die menschengefüllten Züge, die Tag und Nacht kreuz und quer durch unser schönes Land reisen, mit der ganzen Schwere der Verantwortung anvertraut werden dürfen.

Albert Flückiger.

Beim elektrischen Betrieb erleichtert die freie Sicht auf Strecke und Signale die sichere Führung des Zuges.



Nach der Fahrt ist eine kleine Stärkung in der Speiseanstalt verdient.



Ist der Führer richtig gefahren? Der Geschwindigkeitsstreifen gibt Auskunft.



Körperpflege nach der Fahrt. Beine und Füsse Führers werden durch das lange Stehen auf der jrenden Lokomotive stark in Anspruch genom

