

Eggwald

Ein Lebensort an
der Gotthardbahn und
seine Geschichte

Ruedi Weidmann





5 Wärterhaus Eggwald

**Was ist ein Bahnwärterhaus?
Die Wärterhäuser am Gotthard
Umplatziert und ausgebaut
Bahnwärterfamilien im Alltag
Die Menschen im Eggwald
Die Aufgaben des Streckenwärters
Harte Arbeit bei der Rotte
Baudenkmal und Ferienhaus**

23 Kabelbude Eggwald

**Das Telefon verändert alles
Lawinenwache in der Kabelbude**

29 Rohrbachbrücke

**Die einzige Bogenbrücke
100 Winter lang Lawinen getrotzt
Die neue Rohrbachbrücke**





**Wärterhaus
Eggwald**



1



2

Was ist ein Bahnwärterhaus?

Private Bahngesellschaften bauten von 1854 bis etwa um 1900 fast das ganze Schweizer Bahnnetz. Den Strecken entlang bauten sie Wärterhäuser. Bahnwärter und ihre Familien mähten die Böschungen und waren rund um die Uhr für ihren Streckenabschnitt verantwortlich. Sie beobachteten den Wald, Felswände und Bäche über den Gleisen, vor allem bei Unwetter und Schneefall. Entdeckten sie Gefahren für die Züge, etwa Steine, die aufs Gleis gefallen waren, mussten sie dem nächsten Zug entgegenlaufen, ihn mit einer Fahne aufhalten und dann so rasch wie möglich die nächste Station erreichen, damit deren Vorstand die Strecke sperren konnte. Bahnwärter waren also Beobachter und Meldeläufer. Bevor es Telefon gab, war das die einzige Möglichkeit, Züge bei Gefahr zu stoppen.

Da die Bahngesellschaften ihre Strecken um die Wette bauten und es rasch gehen musste, zeichneten ihre Chefarchitekten und Oberingenieure für alle Bauten Normpläne, sogenannte Normalien, die zu grossen Büchern gebunden wurden. Es gab einen Bauplan für alle kleinen Bahnhöfe, einen für alle mittelgrossen Bahnhöfe, Pläne für Güterschuppen, Bachdurchlässe usw. – und auch für Wärterhäuser. Diese standen direkt am Gleis, mit der Haustür zum Trassee. Meist waren sie für eine Familie gedacht, mit Küche und Stube im Parterre und zwei Kammern darüber. Viele erhielten später einen Anbau, oft unter einem Quergiebel. Der Architekturstil war, wie bei vielen frühen Bahnbauten, oft ein einfacher Klassizismus. Die Ausstattung war äusserst schlicht. Meist gehörten ein Garten und ein Schopf für das Brennholz [dazu](#).



3



4

5



6

Bild Seite 2– Josef, Reinhard und Bernadette Kieliger mit ihrem Vater Josef um 1964 im Hasenstall vor dem Wärterhaus Eggwald.

Bild Seite 4–Das Wärterhaus Eggwald in den 1960er-Jahre mit Kabelbude, Holzschopf, Hühner- und Hasenstall.

1 – Beim Wärterhaus Weissenried bei Bützberg (BE) wartet die Barrierenwärterin 1947 auf den nächsten Zug. Die Strecke wurde für die Bahn 2000 verlegt, das Wärterhaus abgebrochen.

2 – Beim Wärterhaus im Wald zwischen Wünnewil und Schmitten (FR) stehen 1942 Kinder am Gleis. Das Haus existiert heute nicht mehr.

3 – Gefährliche Wohnlage: ein Güterzug beim Wärterhaus Polmengo.

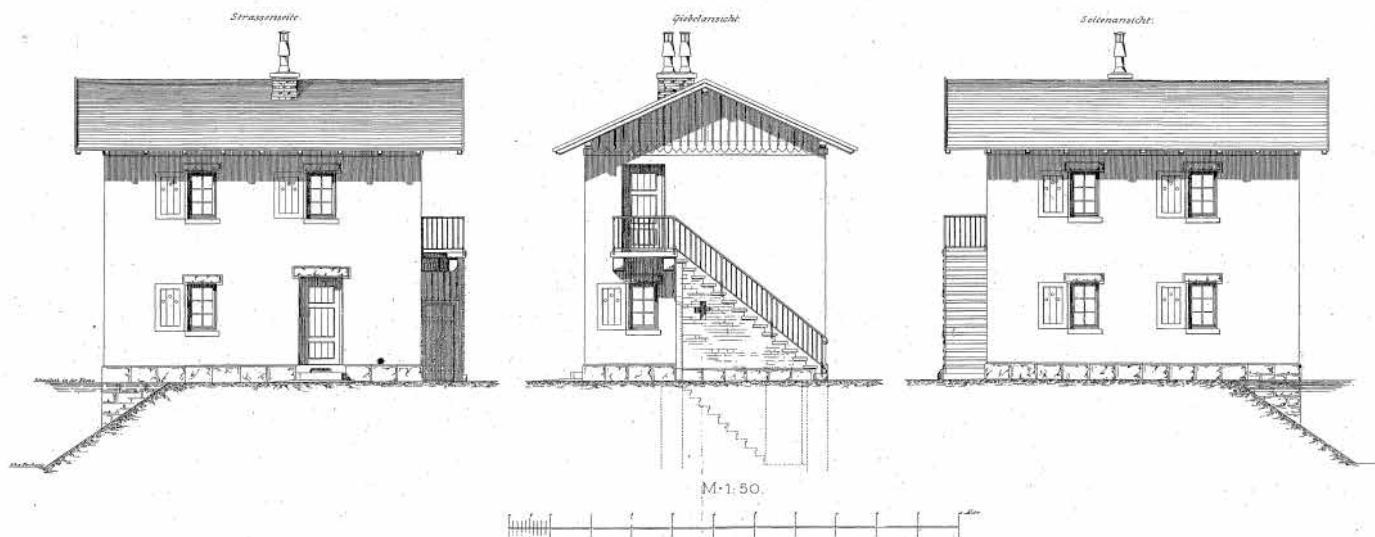
4 – Wärterhaus in der Linthebene bei Siebnen-Wangen (SZ) um 1960.

5 – Wärterhaus bei Varzo 1963 auf der italienischen Seite des Simplons.

6 – Bahnwärterfamilie um 1900 vor ihrem Haus in Diepfligen (BL) an der alten Hauensteinlinie. (Fotos 1-4: SBB Historic; 5: Archiv Heinz Spinner)

DOPPELTE WÄRTERHÄUSER VON STEIN.

in der EBENE und im EINSCHNITT.



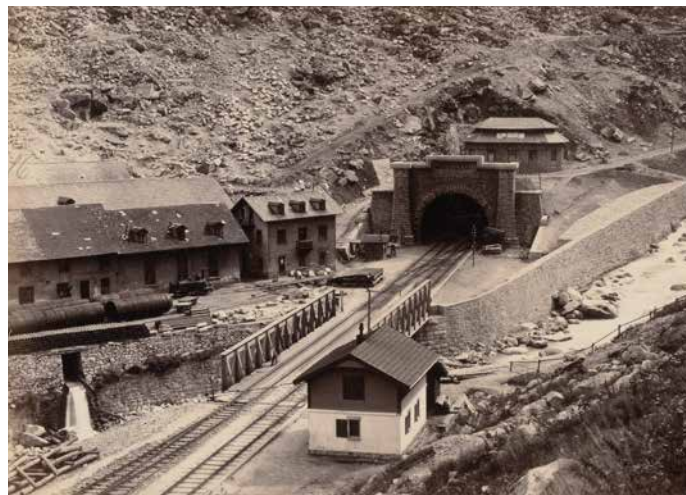
1

Die Wärterhäuser am Gotthard

Der Bau der Gotthardbahn durch die Alpen war eine enorme technische Leistung. Zur Strecke gehörten der mit 16 Kilometern längste Tunnel der Welt, vierzig weitere Tunnel – darunter die ersten Kehrtunneln in Europa –, mehr als hundert Brücken sowie ungezählte Stützmauern und Lawenschutzbauten. Die Nordrampe von Erstfeld bis Göschenen überwindet auf 18 Kilometern 634 Höhenmeter. 1882 wurde die Linie eröffnet.

Im Abstand von etwa 1,2 Kilometern wurden Wärterhäuser errichtet. Die Normpläne für die Gebäude der Gotthardbahn zeichnete der Architekt Gustav Mossdorf, der 1875–1890 die Hochbauabteilung der Gotthardbahn leitete und die Bahnbauten zwischen Flüelen und Faido entwarf. Die Wärterhäuser auf der Nordrampe haben schlichte klassizistische Proportionen und ganz wenige Verzierungen aus Holz wie die dunkel gestrichene Bretterverschalung der Giebelfelder oder drei Luftlöcher in den Klapppläden. Zu jedem Wärterhaus gehörte ein ans Haus angebautes oder wie im Eggwald freistehender Holzschopf in Riegelbauweise. Meist zimmerten die Bahnwärter weitere Kleinbauten für Heu, Kleinvieh oder Geräte.

In Wassen stehen heute noch sechs Wärterhäuser. An der gesamten Gotthardlinie zwischen Arth-Goldau und Bellinzona sind noch rund 50 davon erhalten. Mindestens halb so viele wurden abgebrochen. Genauere Zahlen gibt es noch nicht, denn das Inventar der historischen Bauten der SBB ist erst in Arbeit.



2



3



4



5

1 – Normplan der Gotthardbahn für Wärterhäuser für zwei Bahnwärter. Das Wärterhaus Eggwald wurde 1886 nach diesem Plan gebaut. (SBB Historic)

2 – Das letzte Wärterhaus vor dem Gotthardtunnel in Göschenen 1889. (Giorgio Sommer, SBB Historic)

3 – Das Wärterhaus **Meiggelen** bei der Unteren Wattingerbrücke in Wassen in den ersten Jahren nach seinem Bau. (Foto: Bildarchiv der ETH-Bibliothek)

4 – Wärterhaus **Hirmi** bei Wassen im Lawinenwinter 1951. (Foto: SBB-Historic)

5 – Nach einer Zugsentgleisung auf der Unteren Wattingerbrücke im Juni 1965 sind Aufräumarbeiten im Gang. Das Wärterhaus **Meiggelen** hat wie die meisten Bahnwärterhäuser längst einen seitlichen Anbau erhalten. (Foto: Jules Vogt, Comet, Bildarchiv der ETH-Bibliothek)



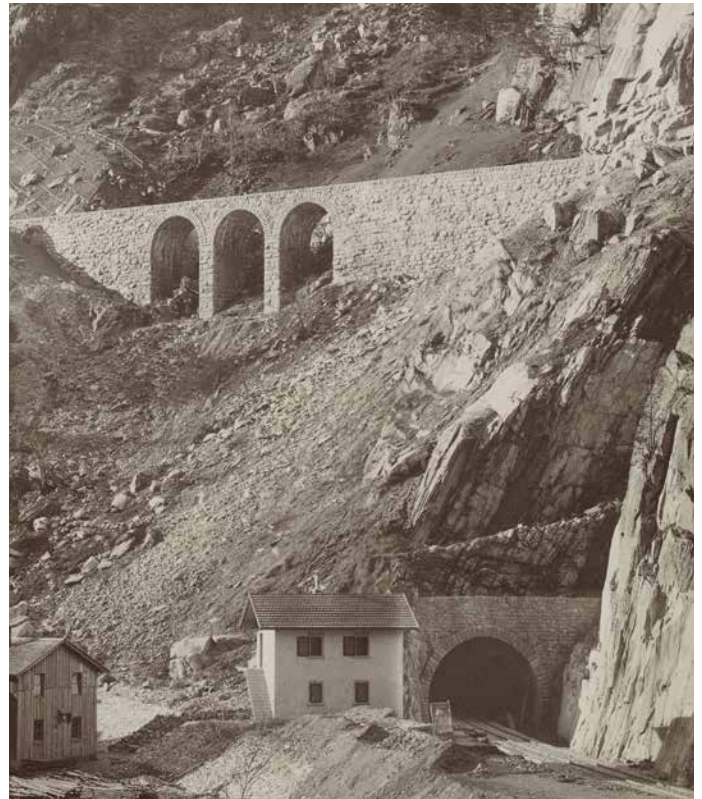
Umplatziert und ausgebaut

Das Wärterhaus Eggwald baute die Gotthardbahngesellschaft 1886 nach dem Normplan Nr. 80 (S. 8). Sein erster Standort war auf der anderen Seite des Rohrbachs, direkt vor dem Portal des Naxbergtunnels. Auf dem Plan auf dieser Seite ist es rot eingezeichnet. Das Haus enthielt zwei Wohnungen und darum zwei Nummern als Bezeichnung: W 58/59. Zur oberen Wohnung führte eine Aussentreppe.

Doch weil das Haus zu nah am Tunnelportal stand, drang der Rauch der Dampflok aus dem Tunnel in die Wohnräume. 1897 wurde es abgebaut und auf der anderen Seite des Rohrbachs am heutigen Standort wieder aufgebaut. Deshalb ist das Haus im Plan mit Bleistift durchgestrichen und am neuen Standort eingezeichnet und mit W 58/59 angeschrieben. Hier stand das Haus längs zu den Gleisen, weil das ebene Landstück schmal war. Die Aussentreppe liess man weg, denn das Haus erhielt ein Treppenhaus und wurde für eine Familie umgebaut.

Einer der beiden Bahnwärter, Eduard Muther, hatte nämlich eine Familie gegründet. Da diese wuchs, liessen die SBB 1909 das Haus vergrössern. Der südliche Anbau enthielt unten Küche und Bad, darüber ein Schlafzimmer. Die ehemalige Küche wurde zur geheizten Garderobe für die häufig nassen Arbeitskleider.

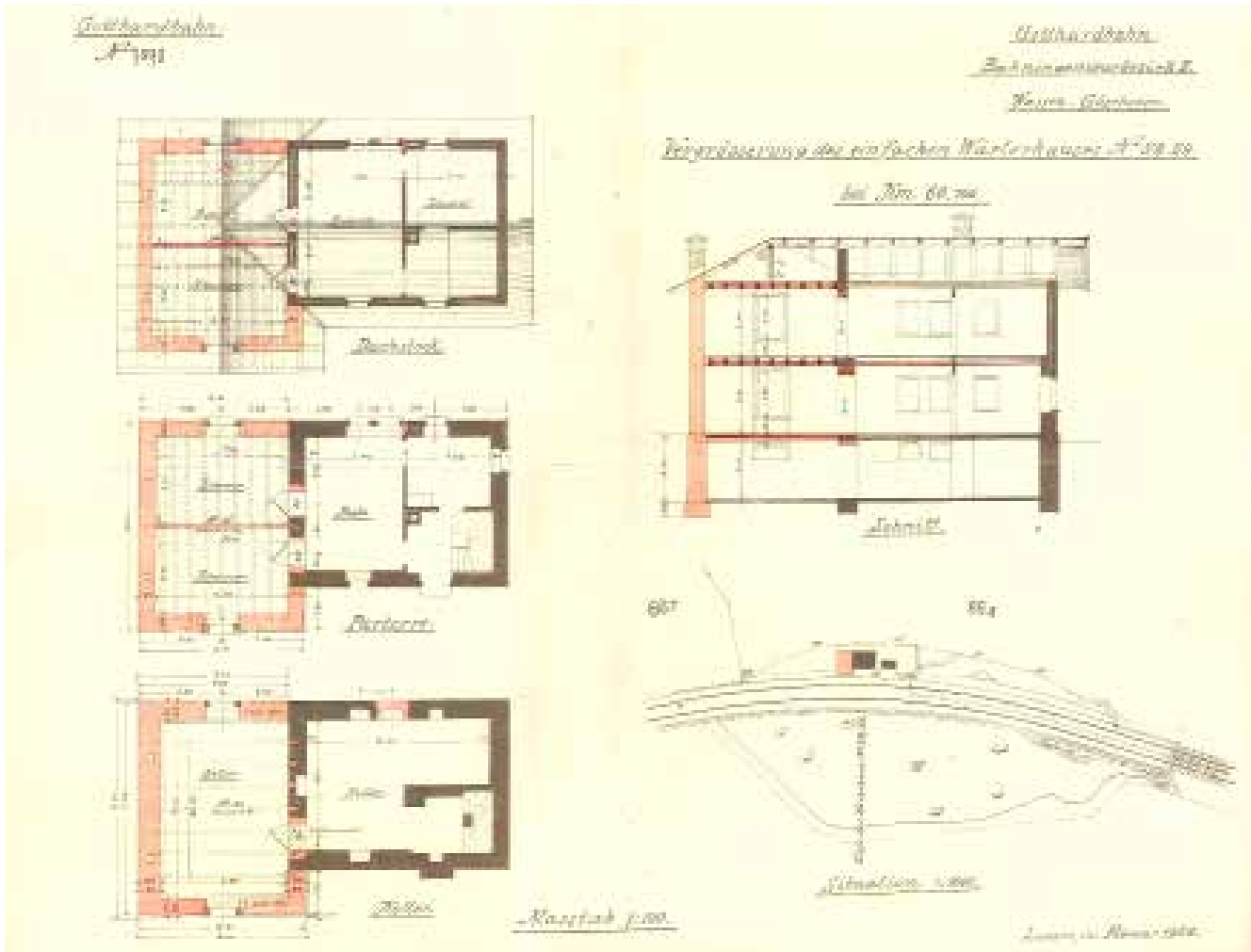
Etwa um 1960 modernisierten die SBB das Wärterhaus. Dabei erhielt die Stube das moderne Eckfenster an der Nordwestecke. 2019 liess die SBB-Fachstelle für Denkmalpflege das Wärterhaus als Ferienhaus renovieren. Der südliche Anbau, der von schlechter Bauqualität war, wurde abgebrochen und die Form von 1897 wieder hergestellt.





3

4



5

1 – Katasterplan der Gotthardbahn von 1882 (Ausschnitt): Beim Portal des Naxbergtunnels ist das Wärmehaus Eggwald samt Holzschopf rot eingezeichnet und mit Bleistift durchgestrichen. Der Standort für seinen Wiederaufbau ist markiert und mit W 58/59 bezeichnet.

2 – Wie hier beim Pfaffensprung baute die Gotthardbahn mehrere Wärmehäuser zu nahe an Tunnelportalen, so dass der Rauch der Dampflok aus dem Tunnel ins Haus drang. (Foto: Adolphe Braun, Bildarchiv der ETH-Bibliothek)
 3 – Das Wärmehaus Eggwald an seinem zweiten Standort im April 2019 kurz vor dem Umbau. Vom ersten Standort existieren keine Bilder. (Foto: Ruedi Weidmann)

4 – Ein Foto des Bahnhofs Läuferlingen (BL) zeigt, wie der Rauch nach der Zugsdurchfahrt noch aus dem Hauensteintunnel dringt. Das beachtete die Gotthardbahn zu wenig, als sie Wärmehäuser vor Tunnelportale baute. (Foto: SBB Historic)

5 – Plan der Gotthardbahn von 1908 zur Vergrößerung des Wärmehauses Eggwald (rot). Der Anbau kam dann auf die andere Hausseite zu stehen. Als er 1909 fertig war, war die Gotthardbahn verstaatlicht und von den SBB übernommen worden. (Plan: SBB Historic)



1



2

Bahnwärterfamilien im Alltag

Bahnwärter war weder ein Beruf noch eine Stelle, sondern eine Wohn- und Lebensform mit streng geregelten Aufgaben für die Bahn, und zwar meist für eine Familie. Sie wohnte günstig im Wärterhaus und durfte Heu und Brennholz vom Trassee und aus den Bannwäldern darüber sammeln, dafür hielt sie das Trassee in Ordnung, beobachtete ihren Streckenabschnitt und meldete dem Bahnmeister Schäden und Gefahren. Die meisten Bahnwärter arbeiteten tagsüber bei der Bahn als Streckenwärter, Gleis-, Rangier- oder Hilfsarbeiter auf einer nahen Station.

Bei der Arbeit half die ganze Familie, auch die Kinder, von denen oft viele in den kleinen Wärterhäuschen lebten. Geld war knapp, dafür war die Stelle des Vaters recht sicher. Gemüsegarten, Obstbäume, Hühner, Kaninchen, manchmal einige Ziegen oder Schafe oder ein Säuli halfen, die hungrigen Mäuler zu füttern.

Wärterhäuser stehen nah am Gleis, die Züge prägten den Alltag. Ihr Lärm unterbrach jedes Gespräch, die Elektroloks verzerrten den Radio-, später den Fernsehempfang, die Schneeschleuder warf Schnee an die Fenster, nachts fuhr am Gotthard viele Güterzüge. Die Angst vor Unfällen am Gleis war ständige Begleiterin, vor allem in Familien mit kleinen Kindern.

Mit dem technischen Fortschritt verloren die Bahnwärter ihre Aufgaben. Das Telefon, Maschinen für den Unterhalt der Gleise und Böschungen und die Blocksicherung, die eine Strecke automatisch sperrt, wenn ein Zug unterwegs halten muss, machten die ständige Präsenz am Gleis überflüssig. Am Gotthard halfen einige Bahnwärter mit ihrer genauen Ortskenntnis noch bis etwa um 1980 dem Bahnmeister.



3



4

5



6

1/2 – Das Leben im Wärterhaus war karg: Die Bahnwärterfamilie in Founex bei Coppet (VD) am Genfersee beim Kochen und beim Abendessen in der Küche um 1943. (Foto: SBB Historic)
3 – Beim Wärterhaus Schöni südlich des Naxbergtunnels graben Adi und Charly Infanger im Winter 1978 ihre eingefrorene Wasserleitung aus. Die Gotthardstrecke ist unterbrochen, bis der Neuschnee geräumt ist.

4/5 – Ein SBB-Fotograf besuchte 1944 eine Bahnwärtersfrau und ihre Kinder in Gümligen (BE) und fotografierte sie bei Hausarbeiten und beim Spielen. (Fotos: SBB Historic)

6 – Die Bahnwärterfamilie Degen lebte im Wärterhaus zwischen Buckten und Läuelfingen (BL) an der alten Hauensteinlinie. Das Foto von etwa 1950 zeigt sie auf dem Rollwagen, den sie beim Mähen der Böschungen für den Heutransport nutzte. (Foto: Karl Degen, Sissach; Archiv Heinz Spinnler)



1



2

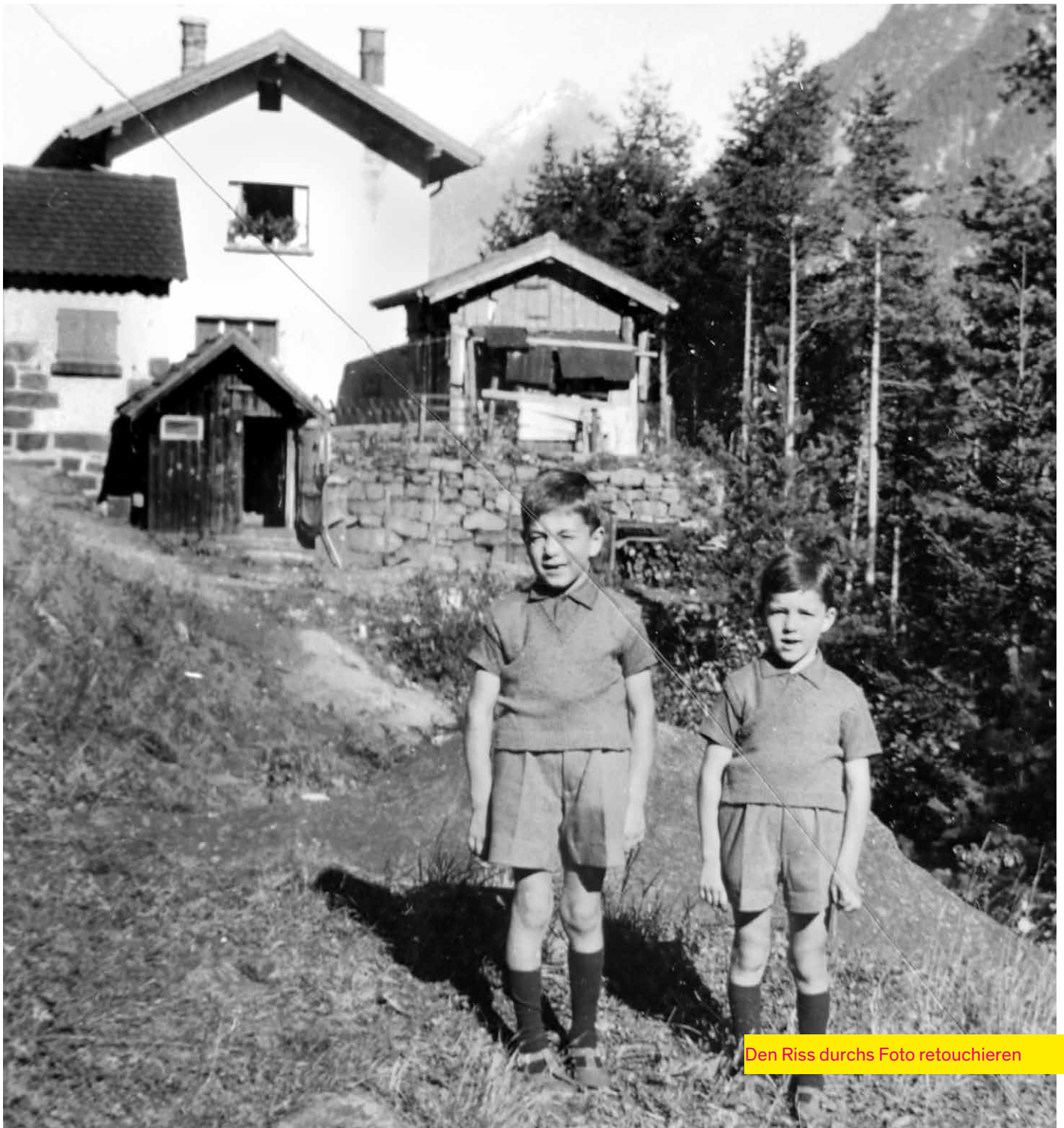


3

Die Menschen im Eggwald

Im Wärterhaus Eggwald haben viele Menschen, aber nur nur wenige verschiedene Familien gelebt. An seinem ersten Standort enthielt es zwei Kleinwohnungen, bewohnt von den ledigen Bahnwärtern Vinzenz Pagin und Josef Muther. Als das Haus 1897 an den heutigen Standort verschoben und zum Einfamilienhaus umgebaut wurde, zog Josef Muther mit um und gründete eine Familie. Sie lebte 60 Jahre lang im Eggwald. Josefs Sohn Eduard, SBB-Gruppenführer, übergab das Haus 1956 dem Gleisbauer Josef Kieliger. Dieser wurde später Streckenwärter und lebte mit seiner Familie bis 1974 im Eggwald.

Der Lohn war bescheiden, der Alltag im abgelegenen Haus nicht einfach. Die Kinder genossen viele Freiheiten und spielten oft im Wald. Aber sie mussten auch mitarbeiten. Die Mädchen halfen der Mutter in Haushalt, Gemüsegarten und mit den dreissig Hühnern, die Buben dem Vater mit den zwanzig Kaninchen, beim Heuen und Brennholzschlagen. Alle Kinder mussten nach der Schule Einkäufe von Wassen den Berg hochtragen. Auf 1023 Meter ü. M. lag oft viel Schnee. Dann schaufelte der Vater den Weg frei. 1968 durften die Kinder wegen Lawinengefahr drei Wochen lang nicht zur Schule. Als Kieligers ins Wärterhaus Wattingen wechselten, das näher am Dorf liegt, zogen Eduard und Valeria Muther mit ihren Kindern für zwei Jahre im Eggwald ein, bis sie das Wärterhaus Hirni kaufen konnten. Der Gleismonteur war als Enkel des ersten Bahnwärters im Eggwald geboren. Danach lebte erstmals kein Bähnler mehr hier: Heinz Eckert aus dem Aargau mietete es als Ferienhaus, renovierte es mit Freunden und blieb 41 Jahre.



Den Riss durchs Foto retouchieren

4

1 – Familie Kieliger-Gerig um 1963 in Sonntagskleidern vor dem Wärterhaus Eggwald, in dem sie von 1956 bis 1974 lebte. Vater Josef arbeitete als Streckenwärter bei den SBB. (Foto: Familie Kieliger)

2 – Familie Kieliger-Gerig neun Jahre später vor dem Stubenfenster, von links: Rita Olga, Josef, Bernadette, Josef (Vater), Reinhard, Miriam Emilie und Mutter Emilie Hierlanda. (Foto: Familie Kieliger)

3 – Heinz Eckert mit Freunden beim Renovieren des Wärterhauses Eggwald, das er 41 Jahre lang als Ferienhaus mietete. (Fotos: Heinz Eckert)

4 – Viele Freiheiten, aber auch Arbeitspflichten für die Bahnwärterkinder: Josef und Reinhard Kieliger um 1963 vor dem Wärterhaus Eggwald mit Kabelbude, Hühnerstall und Schopf. (Foto: Familie Kieliger)



1



2

Die Aufgaben des Streckenwärters

Trasse, Schienen, Brücken und Tunnels am Gotthard mussten täglich kontrolliert werden. Das war die Aufgabe des Streckenwärters. Jeden Tag schritt er seinen Abschnitt ab und kontrollierte, ob alles in Ordnung war. Um gelockerte Gleisschrauben anzuziehen trug er einen grossen Schraubenschlüssel mit. Sah er weiteren Unterhaltsbedarf, abgenützte Schienen oder Gefahren durch Bäume und Äste, lockeres Gestein, verstopfte Wasserabläufe, schwere Eiszapfen, Schäden an Leitungen oder Erosion im Gelände, meldete er es dem Bahnmeister, der die Reparaturen plante.

Josef Kieliger, der von 1956 bis 1976 mit seiner Familie im Wärterhaus Eggwald wohnte, war Streckenwärter. Jeden Vormittag schritt er auf den Gleisen vom Eggwald nach Göschenen, nachmittags vom Eggwald nach Gurtellen. Abends kehrte mit dem Zug zurück. Seine Kontrollgänge waren nicht so einsam, wie es auf den Fotos wirkt, denn er sprach mit allen an der Strecke, die für den Bahnbetrieb und dessen Sicherheit zuständig waren: mit Bahn- und Barrierenwärterinnen, Stationsvorständen, Gleisarbeitern, aber auch mit Förstern, Bauern und Jägern, die ihm etwas über den Zustand des Waldes und der Felsen über den Gleisen sagen und das Wetter und den Schnee einschätzen konnten. Träumen durfte ein Streckenwärter nie, er musste stets hellwach sein, denn er ging mitten auf dem Gleis.

Trotz elektronischer Überwachung und automatischen Schienenkontrollfahrzeugen sind am Gotthard auch heute noch Streckenwärtler unterwegs, allerdings nicht mehr täglich.



3



4

5



6



7

1 – Ob offene Strecke oder Tunnels: Streckenwärter gingen zwischen den Schienen und kontrollierten, wie stark diese abgeschliffen waren und ob sich Schrauben gelockert hatten.

2 – Streckenwärter im Januar 1936 unterwegs zwischen Ambri-Piotta und Airolo, links eine Kabelbude mit Holzkästchen für das Streckentelefon. (Fotos: SBB Historic)

3 – Streckenwärter Josef Kieliger in den 1960er-Jahren mit Lampe und Schraubenschlüssel auf einer Eisenbrücke zwischen Gurnellen und Göschenen. (Foto: Familie Kieliger)

4/5 – Gespräche über das Wetter und Gefahren mit allen Menschen an der Strecke gehörten zur Arbeit der Streckenwärter. (Foto: SBB Historic)

6 – Josef Kieliger grüsst einen Lokführer auf der Rohrbachbrücke, wenige Schritte von sein Heim, dem Wärterhaus Eggwald. Heinz Eckert, der diese Aufnahme machte, wurde sein Nachmieter. (Foto: Heinz Eckert)

7 – Mit einem solchen Beamtenbillet konnten Streckenwärter um 1909 für 15 Rappen zwei Monate lang zwischen Wassen und Göschenen die dritte Klasse benutzen. (Foto: SBB Historic)



1



2

Harte Arbeit bei der Rotte

Unter den Männern, die mit ihren Familien in Bahnwärterhäusern wohnten, waren viele Gleisarbeiter, das heisst, sie arbeiteten beim Bahndienst. Dieser war für den Unterhalt von Trasse und Schienen zuständig, er wurde auch «Rotte» genannt und wurde vom Bahnmeister geleitet. Ein Bahnmeister war für einen bestimmten Streckenabschnitt zuständig. Die Arbeit bei der Rotte war hart und gefährlich. Die Männer ersetzten routinemässig die Schienen, was am Gotthard wegen der schweren Güterzüge alle fünf Jahre nötig wurde, bei den Weichen alle zwei Jahre. Sie reparierten auch notfallmässig Schienen wenn sie sich verschoben hatten oder nach Entgleisungen. Das war Handarbeit, eine Schiene war 18 Meter lang, später 36, heute 108 Meter. Unzählige Schrauben mussten dafür gelöst und wieder angezogen werden. Grampen hiess die härteste Arbeit: Der Schotter musste mit schweren Hacken gleichmässig unter die Schwellen gestopft werden. Im Winter gehörte zur Arbeit der Rotte auch das Schneeschaufeln und das Abschlagen von schweren Eiszapfen in den Tunnels und an Felswänden.

Der Aufseher musste den Fahrplan im Kopf behalten und die Rotte vor jedem Zug mit seinem Signalthorn warnen. Trotzdem kam es oft zu schweren und auch tödlichen Unfällen. Die Angst und Trauer um tote Kollegen gehören ebenso zu diesem Beruf wie die Hitze im Sommer und die Kälte im Winter.

Die Rotte kam häufig beim Wärterhaus Eggwald vorbei, wenn sie an der Rohrbachbrücke oder im Naxbergtunnel arbeitete, und benutzte dann auch den Telefonanschluss in der Kabelbude, um das provisorische Streckentelefon einzurichten.



3



4



5



6

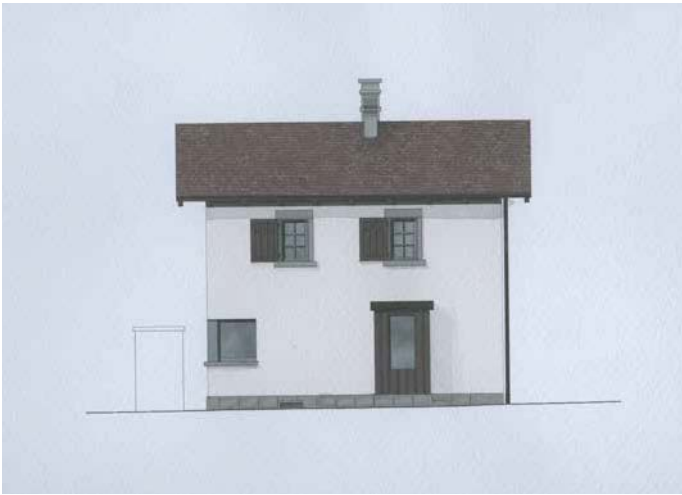


7

1/2 – Rotten beim Grampen in Sommerhitze und Schneetreiben. Der Aufseher warnt mit seinem Horn, wenn der nächste Zug naht und die Männer das Gleis räumen müssen.

3 – Mittagessen in der Rottenküche: Diese Bahnwagen mit Küche und Esstischen standen an Bahnhöfen oder konnten bei längeren Arbeiten zur Baustelle gefahren werden. Meist waren sie von Frauen, den Rottenköchinnen geführt. (Fotos: SBB Historic)
4 – Eine Rotte verlegt um 1960 neue Schienen im Gotthardtunnel.

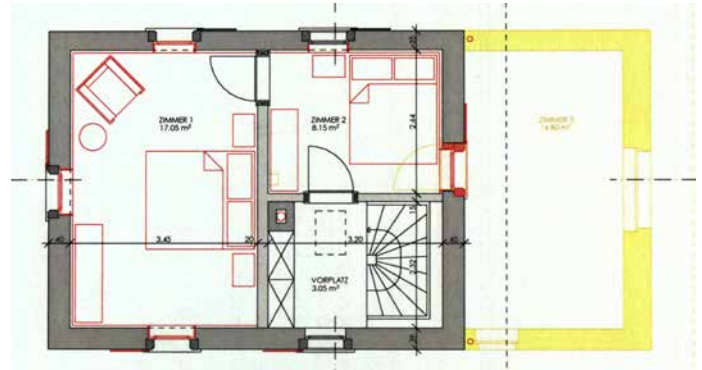
5 – Eiszapfen an Tunneldecken, Stützmauern und Felswänden über der Bahnstrecke gefährden Fahrleitung, Loks und Personen auf dem Trasse und müssen abgeschlagen werden – eine gefährlich Arbeit. (Fotos: SBB Historic)
6/7 – Mit Scheeschaufeln begleiten die Männer der Rotte die Schneeschleuder, um Gleise, Perrons, Signale und Dienstwege freizuschöpfen.



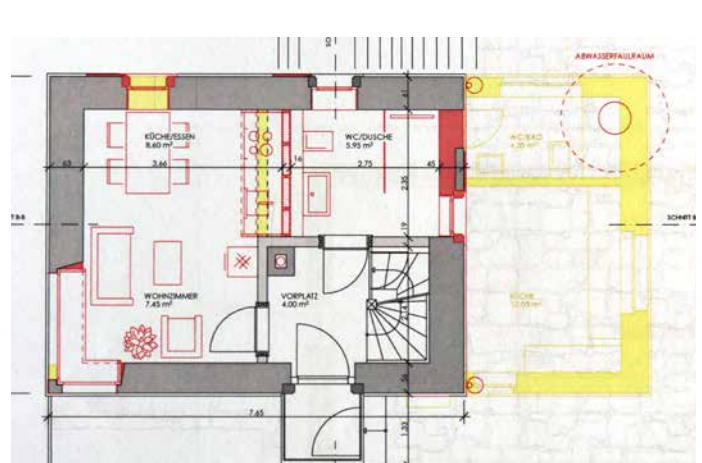
1



2



3



4

Baudenkmal und Ferienhaus

Das Wärterhaus Eggwald ist das letzte am Gotthard im Besitz der SBB. Die übrigen hat sie im Lauf der Zeit verkauft oder abgebrochen. Für das Häuschen im Eggwald interessierte sich niemand, wohl weil es nur zu Fuss zu erreichen ist. Die SBB-Fachstelle für Denkmalpflege begann bald nach ihrer Gründung 2001 die historischen Bahnbauten an der Gotthardstrecke zu dokumentieren. Die Gotthardstrecke diente als Pilotprojekt für ein umfassendes Inventar aller schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB, das unterdessen begonnen wurde. Bei der Arbeit entstand die Idee, das Wärterhaus Eggwald zu erhalten, als Baudenkmal zu renovieren und als Ferienhaus zu vermieten.

Die Leitung der Fachstelle konnte SBB Immobilien, die für alle Hochbauten der SBB zuständig ist, von der Idee überzeugen. Das Haus wurde untersucht, mit den Originalplänen verglichen und schliesslich 2019 und 2020 renoviert. Der Anbau von 1909 war in schlechtem Zustand und wurde abgebrochen. Dadurch erhielt das Haus wieder seine Grösse von 1897. Mit Ausnahme des um 1960 eingebauten Eckfensters wurden die originalen Fensteröffnungen samt Holzläden wiederhergestellt. Im Parterre wurden ein neues Bad und in der Stube eine Kochzeile eingebaut. Strom- und Wasserleitungen mussten erneuert und das Dach neu gedeckt werden. Die Fassaden wurden in Anlehnung an die ursprünglichen Farben gestrichen.

Ab 2020 kann das Wärterhaus Eggwald für Ferien gemietet werden und der Bahnwanderweg Gottardo führt an ihm vorbei. In der Kabelbude erinnert eine kleine Ausstellung an die Geschichte des Hauses und die Menschen, die hier lebten.



5

1 – Farbstudie der Restauratorin Olivia Fontana für die Bemalung des Wärterhauses Eggwald in ursprünglichen Farbtönen. (Zeichnung: Fontana & Fontana)

2 bis 4 – Querschnitt und Grundrisse: Der Anbau von 1909 wurde abgebrochen (gelb); im Erdgeschoss (4) wurde die einstige Küche zum Bad umgebaut und im Wohnzimmer eine Kochnische ergänzt (rot). Im Obergeschoss (3) liegen die beiden Schlafkammern. (Pläne: Architekturbüro Furger)

5 – Blick von der Rorbachbrücke auf die Baustelle im Sommer 2019. Der südliche Anbau von 1909 ist abgebrochen und in Säcke für den Helikopter abgefüllt; das Dach wird neu gedeckt. Im Vordergrund stehen links die Kabelbude und rechts der Holzschopf. (Foto: Jacqueline Häusler)

Bild Seite 24 – An einer Kabelbude auf der Gotthard-Südrampe im Tessin telefoniert ein Bahnmeister um 1940 mit dem Streckentelefon, das in der seitlichen Nische in einem Holzkästchen montiert ist. (Foto: SBB Historic)



**Kabelbude
Eggwald**



1



2

Das Telefon verändert alles

Mit der Elektrifizierung der Gotthardbahn 1919–1922 wurden entlang der Gleise insgesamt etwa 60 Kabelbuden gebaut. Sie dienten im Abstand von rund 800 Metern als Schutz über Spleisschächten im Leitungskanal, der neben der Strecke verläuft und das Streckenkabel aufnimmt. Im Streckenkabel waren die Leitungen für die Signale, Lätwerke, Uhren sowie die bahnternen Telefonleitungen zusammengefasst. In der Kabelbude lief das Kabel in einen Kabelverteiler. Defekte Leitung konnten hier einfach unterbrochen, sofort durch ein 800 m langes Notkabel ersetzt und dann in Ruhe repariert werden. Bei den Kabelbuden war auch ein Telefonapparat montiert, meist in einem hölzernen Kasten auf der Aussenseite.

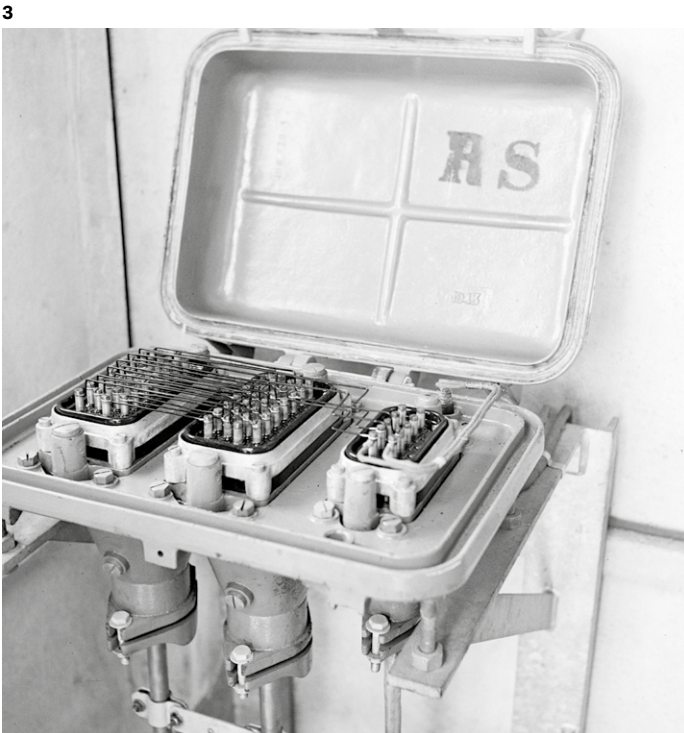
Die Kabelbuden am Gotthard sind etwa 2 x 3 Meter gross, haben meist ein Fenster und eine grosse Signalglocke über der Tür. Sie kündigte jeden Zug an, die von Norden mit 3 x 3, die von Süden mit 2 x 2 Schlägen. Wie die Wärterhäuser waren sie nummeriert. Die Kabelbude Eggwald trägt die Bezeichnung 23 gs. Die Architektur der Kabelbuden bestimmte der Chefarchitekt der Kreisdirektion, Alfred Ramseyer, der auch die SBB-Kraftwerke Amsteg und Ritom und die Lokremisen in Erstfeld und Bellinzona entwarf. Sein Architekturstil war ein schwerer Heimatstil mit groben Granitbrocken an den Hausecken und Türeinfassungen. Das Satteldach mit Biberschwanzziegeln steht auf der Nordrampe über die verputzte Fassade vor, auf der Südrampe ist es bündig wie bei den traditionellen Häusern im Nordtessin.

Wie eine lange Perlenkette prägen die Kabelbude die Landschaft am Gotthard. Sie zeugen vom Fortschritt der Kommunikations-

technik, der laufend die Kapazität der Strecke erhöhte: Weil die elektrischen Signale, die elektrische Blocksicherung und das Telefon die Vorwarnzeit bei Zwischenfällen verkürzten, konnten die Züge viel schneller und näher hintereinander fahren.

Im Eggwald gab es zunächst nur in der Kabelbude ein Telefon. Wenn es klingelte, mussten der Bahnwärter oder seine Frau zur Kabelbude rennen. Später wurde auch im Haus ein Apparat installiert. Das Streckentelefon war lange Zeit nur mit den Bahnhöfen verbunden. Zwischen zwei Stationen waren alle Apparate zusammengeschaltet. Man konnte zwar einen bestimmten Apparat anklingeln, jeder hatte ein eigenes Klingelzeichen, aber an allen anderen Apparaten konnte man mithören. Für die Bahnwärterkinder war das eine grosse Versuchung, doch das Spielen mit dem Telefon war ihnen strikt verboten. Das Klingelzeichen für Eggwald war «lang lang kurz kurz».

Das Telefon veränderte den Alltag der Menschen am Gleis. Der Bahnwärter musste bei Gefahr nicht mehr zum nächsten Bahnhof rennen, sondern konnte telefonieren. Dafür musste seine Frau nun rund um die Uhr das Telefon hüten, während ihr Mann draussen auf Kontrollgängen oder am Mähen war. Wenn Frau Kieliger einkaufen wollte, telefonierte sie dem Stationsvorstand in Wassen. Der schrieb einen Einkaufszettel. Die Kinder holten ihn nach der Schule ab und gingen einkaufen. Kieligers hatten auch ein Depot unten an der Kantonsstrasse, wo Milch und Brot abgeliefert wurden.



1 – Telefonpräsenz rund um die Uhr: Die Bahnwärtersfrau von Founex bei Coppet (VD) macht 1943 Telefonnotizen für ihren Mann, der unterwegs ist. (Foto: SBB Historic)
2 – Das Telefon wird handlicher. Ein Bahnwärter 1959, bewundert von seiner Tochter. Den Bahnwärterkindern war strikt verboten das Streckentelefon zu nutzen. Die Leitung musste für Dienstmeldungen frei sein. (Foto: SBB Historic)

3 – Ein Streckenwärter telefoniert 1936 am Streckentelefon im Simplontunnel. (Foto: SBB Historic)
4 – In der Kabelbude Eggwald wurde 1920 das Streckentelefon montiert. Erst später gab es auch im Wärterhaus einen Apparat. (Foto: Ruedi Weidmann)

5 – In der Kabelbude lief das Streckenkabel in einen Kabelverteiler, hier ein Modell um 1940. In diesem Stahlbehälter mit Öl-isolation war jede Fahrleitung durch einen kurzen Draht überbrückt. War eine Leitung gestört, konnte sie hier unterbrochen und durch ein Notkabel ersetzt werden. (Foto: SBB Historic)

6 – Verlegung des Streckenkabels in den Kabelkanal neben den Gleisen auf der Rohrbachbrücke 1949. Der Fahrleitungsmast links ist gegen Lawinen verstärkt. Im Hintergrund die Kabelbude und das Wärterhaus Eggwald. (Foto: SBB Historic)



1

2

Lawinenwache in der Kabelbude

Die Kabelbude Eggwald hatte eine Spezialaufgabe: die Lawinenwache an der Rohrbachbrücke. Zu diesem Zweck hat sie auf der Südseite ein Fenster mit Blick auf die Brücke, im Innern gab es eine Sitzbank und eine elektrische Heizung. Da in schneereichen Wintern häufig Lawinen durch das steile Rohrtal hinunter donnerten und die Züge auf der Brücke gefährdeten, schickte der Bahnmeister in kritischen Momenten eine Lawinenwache in den Eggwald. Von der Kabelbude aus beobachtete der Bahndienstangestellte stundenlang die Brücke. Kam die Lawine, rief er die Stationvorstände in Wassen und Göschenen an, damit sie die Strecke sperrten. Wenn schon ein Zug unterwegs war, lief er ihm entgegen, um ihn zu stoppen. Der Wächter informierte auch den Bahnmeister. Wenn die Lawine die Fahrbahn zugedeckt hatte, bot dieser die Rotte auf, um die Brücke zu räumen, und kam vorbei, um zu kontrollieren, ob es Schäden gab, die repariert werden mussten. Lawinenwachen gab es je nach Schneeverhältnissen auch an anderen Stellen am Gotthard. Sie waren meist zu Fuss unterwegs und installierten neben der gefährdeten Stelle ein provisorisches Telefon. Die einsame Aufgabe des Lawinenwächters wurde 1955 für einen frühen Fernseh-Dokfilm und 1958 für einen SBB-Fotografen nachgestellt.



3



4



5



6



7

1 – Die Sicht auf die Rohrbachbrücke aus der Kabelbude Eggwald während der Lawinenwache dürfte etwa ähnlich gewesen sein wie hier auf die Chärstelenbachbrücke in Amsteg. (Foto: SBB Historic)

2 – Start der Lawinenwache: Zwei Streckenwärter springen aus einem Dienstzug. Sie haben Warnlaternen und eine Kiste mit einem mobilen Streckentelefon dabei, das sie bei einer Kabelbude einstecken und mittragen können, um bei Gefahr Stationsvorstände und Bahnmeister zu informieren. (Foto: SBB Historic)

3 bis 7 – Ein Streckenwärter demonstriert 1958 für den SBB-Fotografen, welche Mittel er hat, um Züge zu stoppen und Gleisarbeiter zu warnen, wenn akute Lawinengefahr herrscht oder eine Lawine die Gleise verschüttet hat: Signalhorn, rote Fahne (nachts eine Laterne), auf die Schiene geklebte Platzpatronen (die knallen, wenn die Lok darüber fährt, so dass der Lokführer anhält). Über ein provisorisches Streckentelefon oder

das Telefon in der nächsten Kabelbude informiert er die Stationsvorstände, damit sie die Strecke sperren. (Fotos: SBB Historic)

Bild Seite 30 – Die alte Rohrbachbrücke mit drei Herren im Bachbett und einem auf der Brücke. Die berühmte Aufnahme machte Adolphe Braun um 1875 im Auftrag der Gotthardbahngesellschaft. (Foto: Bildarchiv der ETH-Bibliothek)



Rohrbach- brücke



1

Die einzige Bogenbrücke

Die 1882 gebaute Rohrbachbrücke war die einzige Bogenbrücke am Gotthard. Alle anderen Brücken hatten ein parallelgurtiges Stahlfachwerk wie zum Beispiel auf Bild 3, Seite 9. Grund für die Ausnahme war der Lawinenzug im Rohrtal. Die Bogenbrücke sollte eine möglichst grosse Öffnung frei lassen, damit die häufigen Lawinen unter ihr hindurchfliessen konnten. Eduard Gerlich, stellvertretender Oberingenieur der Gotthardbahn, entwarf zusammen mit dem Ingenieur Heinrich Brack die schöne Form, einen flachen Bogen mit 60 Metern Spannweite und senkrechten Pfosten, die die Fahrbahn 24,5 Meter über dem Bachbett trugen.

Wie bei allen Brücken am Gotthart handelt es sich eigentlich um zwei parallele Brücken. Denn das Trasse, die Tunnel und die Widerlager der Brücken waren zwar zweispurig gebaut worden. Aber aus Geldmangel wurde zur Eröffnung der Strecke 1882 nur eine Spur verlegt. Da die Gotthardbahn gut rentierte, wurden die Brücken der zweiten Spur bald auch gebaut und diese schon 1893 grösstenteils eröffnet.

Die erste Rohrbachbrücke baute die Gutehoffnungshütte in Oberhausen im deutschen Ruhrgebiet. Die zweite in der gleichen Form, aber etwas schmaler, die Stahlbauirma Miani Silvestri aus Mailand. Schweizer Stahlbaufirmen konnten damals Stahlbrücken dieser Gröszenordnung noch nicht bauen. Die Teile wurden in der Fabrik vorproduziert und vor Ort zusammengenietet.

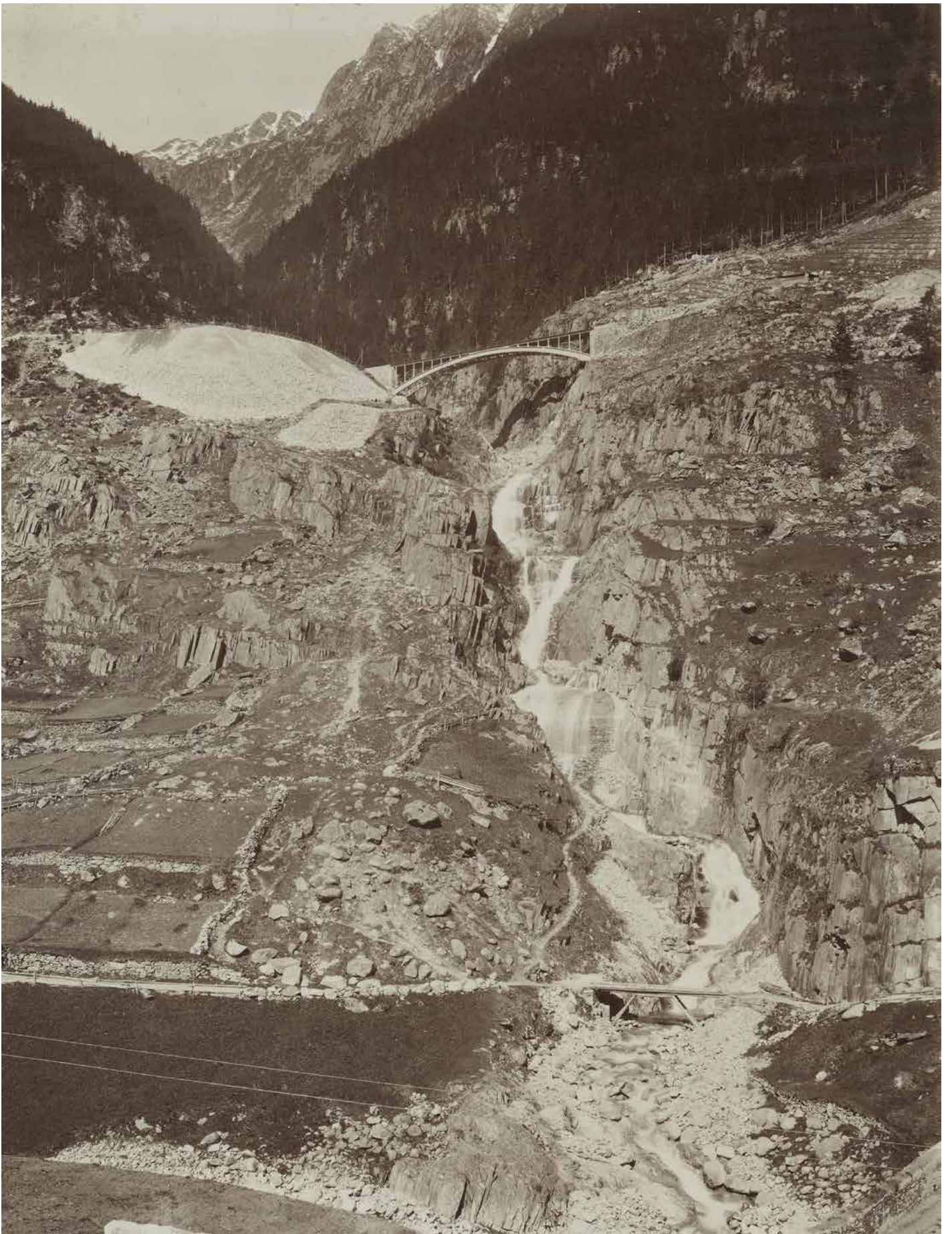


2

1 – Belastungsprobe 1893 nach dem Bau der zweiten Spur. (Foto: SBB Denkmalpflege)

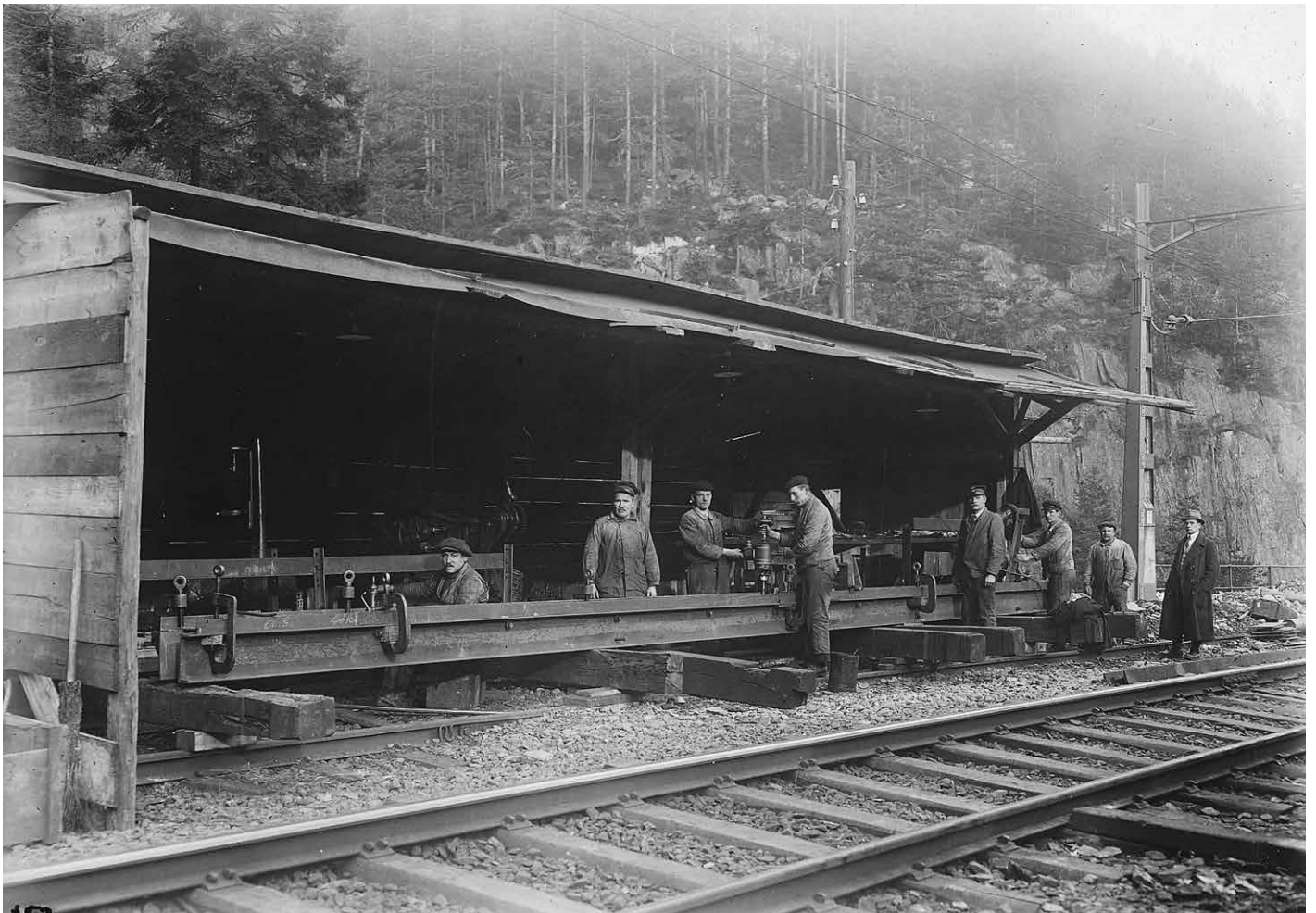
2 – Werbfoto von Miani-Silvestri von 1893 mit dem hölzernen Lehrgerüst für den Bau der Brücke der zweiten Spur. (Foto: SBB Denkmalpflege)

3 – Die Rohrtallawine kommt oft durch das steile Seitental hinunter, in schneereichen Wintern mehrmals. Die Bogenbrücke sollte ihr genügend Platz lassen. Daneben bildet Ausbruchmaterial aus dem Naxbergtunnel einen Schuttkegel. Auf ihm stand bis 1897 das Wärterhaus Eggwald. Darunter liegen von Steinen befreite Ackerterrassen über dem alten Gotthard-Saumweg. (Foto: Adolphe Braun um 1875, Bildarchiv der ETH-Bibliothek)





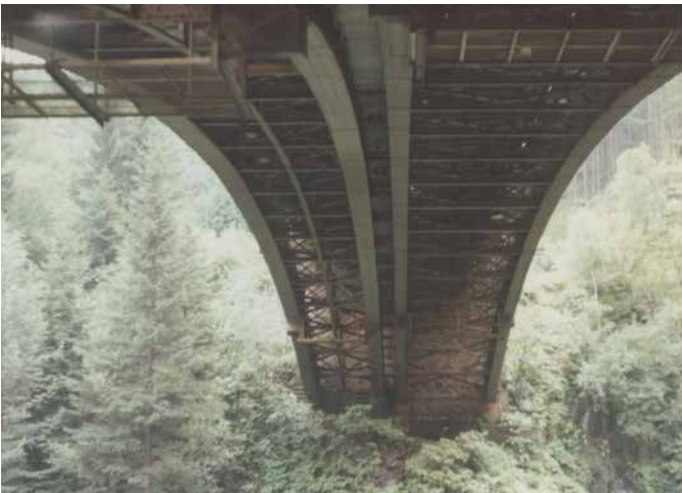
1



2



3



4

1 – Die Brückenträger wurden 1909 mit diagonalen Streben und mit Blechen im Bogenscheitel für die schwerer werdenden Loks verstärkt. (Foto: SBB Denkmalpflege)

2 – 1920 werden die Längsträger der Brücke ersetzt. Die Stahlbaufirma hat am Brückenkopf eine Bauhütte eingerichtet. (Fotos: SBB Denkmalpflege)

3 – Die Gotthardbahn prägt 1875 die Landschaft bei Wassen. In der Bildmitte der Bahnhof, dahinter die mittlere Meienreussbrücke und die Kirche Wassen. Links oben, etwas ausserhalb des Bildes, steht heute das Wärterhaus Eggwald. (Foto: Adolphe Braun, Bildarchiv der ETH-Bibliothek)

4 – Untersicht der Bogenfachwerke beider Fahrspuren der alten Rohrbachbrücke (Foto: Heinz Eckert)



1

100 Winter lang Lawinen getrotzt

In vielen Wintern entluden sich die Schneemassen im steilen Trichter des Rohrtals, doch meist glitt die Rohrtallawine unter der Rohrbachbrücke hindurch und füllte das Bachbett nicht bis zu den Stahlbogen hinauf. 1882, 1917, 1975 und 1978 kam es jedoch zu leichten Schäden an der Brücke. 1981, ausgerechnet im hundertsten Winter seit dem Bau, lief es nicht mehr so glimpflich ab. Drei schwere Niedergänge, einer am 6. und zwei am 20. Januar, verschütteten beide Fahrspuren auf der Brücke, rissen die Fahrleitung, die Hochspannungsleitung und das Geländer weg und verbogen die bergseitige Brücke samt den Schienen.

Die Strecke Wassen–Göschenen blieb zwei Tage lang gesperrt. Die Brücken wurden notfallmässig instandgesetzt. Bis am 10. April war auf dem Abschnitt Eggwald–Göschenen nur das talseitige Gleis befahrbar, weil die bergseitige Brücke repariert werden musste.

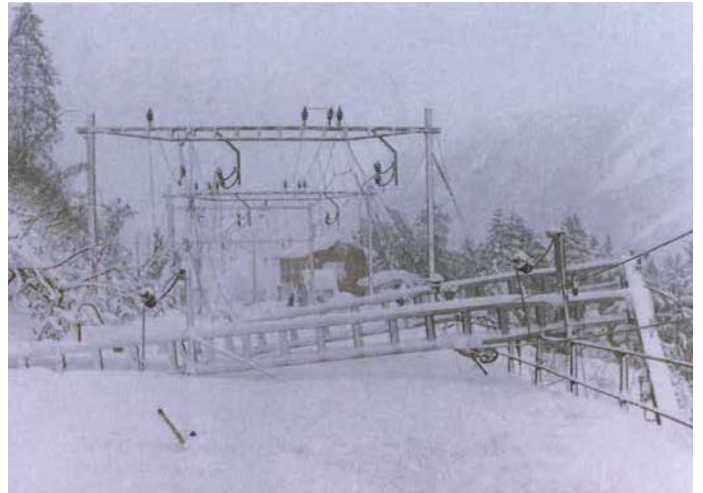
Die Rohrbachbrücken waren die letzten Stahlbrücken aus der Bauzeit der Gotthardlinie, die noch nicht durch Betonbrücken ersetzt worden waren. Nach den Schäden von 1981 genügte ihre Tragfähigkeit nicht mehr. Und da die Lawinen einen Teil des Bannwaldes abrasiert hatten, war künftig mit mehr Niedergängen zu rechnen. Darum beschlossen die SBB, die Bogenbrücken nach 101 bzw. 90 Jahren Betriebsdauer durch eine neue, lawinensichere Konstruktion zu ersetzen.



4



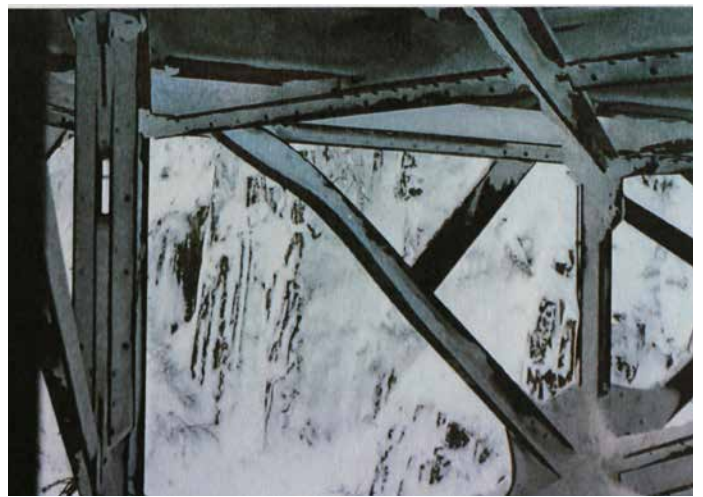
2



3



6



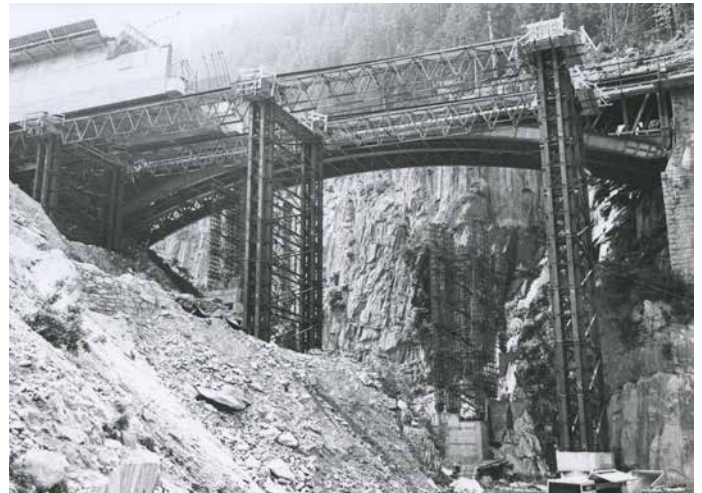
5

1 – Begutachtung von Schäden an der Rohrbachbrücke nach Lawinenniedergängen am 19. und 22. April 1917. Die Lawine hat das Bachbett fast aufgefüllt. (Foto: SBB Historic)

2 bis 6 – Die Lawine vom 6. Januar 1981 fegte über die Brücke hinweg, zerstörte Fahrleitung und Geländer und verbog die ganze Brücke: Im Inneren des Fachwerks wurden Streben verkrümmt, auf der Brücke sind die Schienen verbogen. Im Hintergrund das Wärterhaus Eggwald. (Fotos: SBB Fachstelle für Denkmalpflege)



1

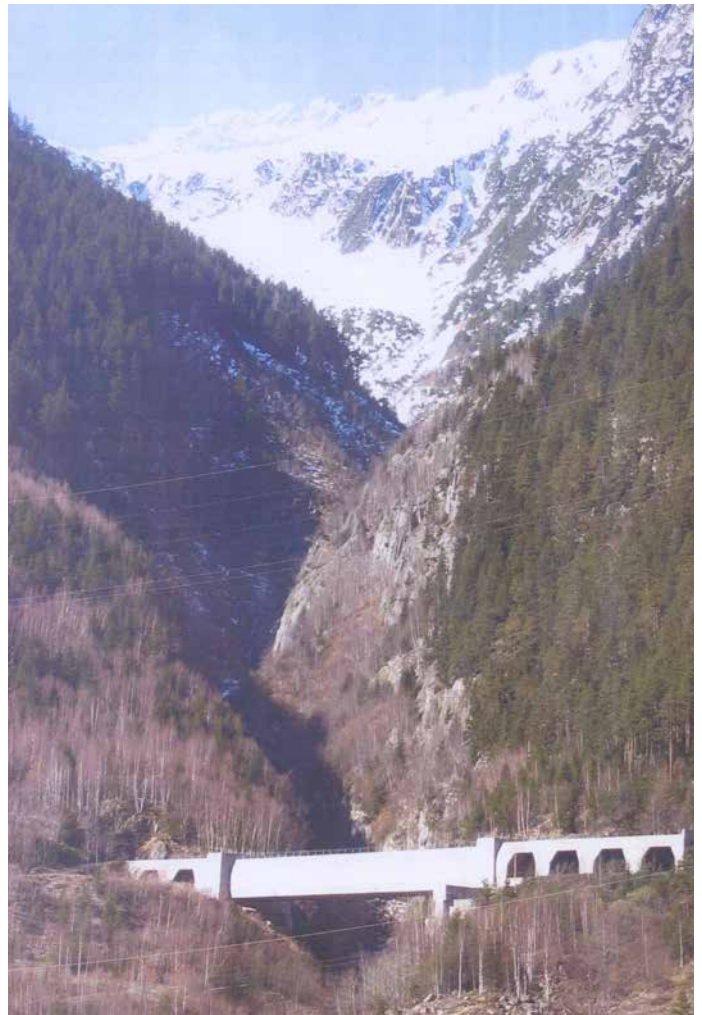


2

Die neue Rohrbachbrücke

Die neue Rohrbachbrücke ist gleichzeitig Brücke und Lawinenschutztunnel. Sie wurde 1982 bis 1984 gebaut. Die 88,5 Meter lange vorgespannte Röhre aus Beton ruht auf zwei mächtigen Betonfundamenten. Auf beiden Seiten schliessen offene Lawinenschutzgalerien an. Die Konstruktion wurde für Staublawinen berechnet. 2007 wurden die Widerlager verstärkt und erhöht, so dass die Brücke auch von nassen Fließlawinen nicht verschoben werden kann. Die Zugreisenden würden wohl nicht merken, wenn sie im Brückentunnel durch die Rohrtallawine fahren würden. Eine Lawinewache braucht es darum hier nicht mehr. Beim Neubau durfte der Zugverkehr keinen Tag unterbrochen werden. Die Röhre wurde neben den Gleisen Stück für Stück betoniert, auf Hilfsstützen über das Bachbett geschoben (siehe nächste Doppelseite) und mit Gleisen ausgerüstet. Dann wurden die alten Brücken demontiert, zuerst die eine, dann die andere, und die neue Brücke jeweils quer ins Gleis geschoben.

Die neue Betonröhre hat nicht mehr die leichte Eleganz ihrer Vorgängerin aus Stahl. Diese wollte mit ihrem Bogen der Gewalt der Scheemassen ausweichen. Die neue Brücke will ihr Widerstand leisten. Ihre massige Gestalt zeigt, welche Kräfte sie dabei aushalten muss. Fast 12'000 Tonnen wiegt die Betonröhre. Trotzdem achteten die Ingenieure von Stucki Hofacker & Partner auf eine sorgfältige Gestaltung. Der Querschnitt der Röhre passt sich dem sogenannten Lichtraumprofil an, dem Platz, den die Züge brauchen. Die Form der Galeriefenster entspricht dem Röhrenquerschnitt. Seit 2020 führt der Bahnwanderweg Gottardo über das Dach der Rohrbachbrücke.

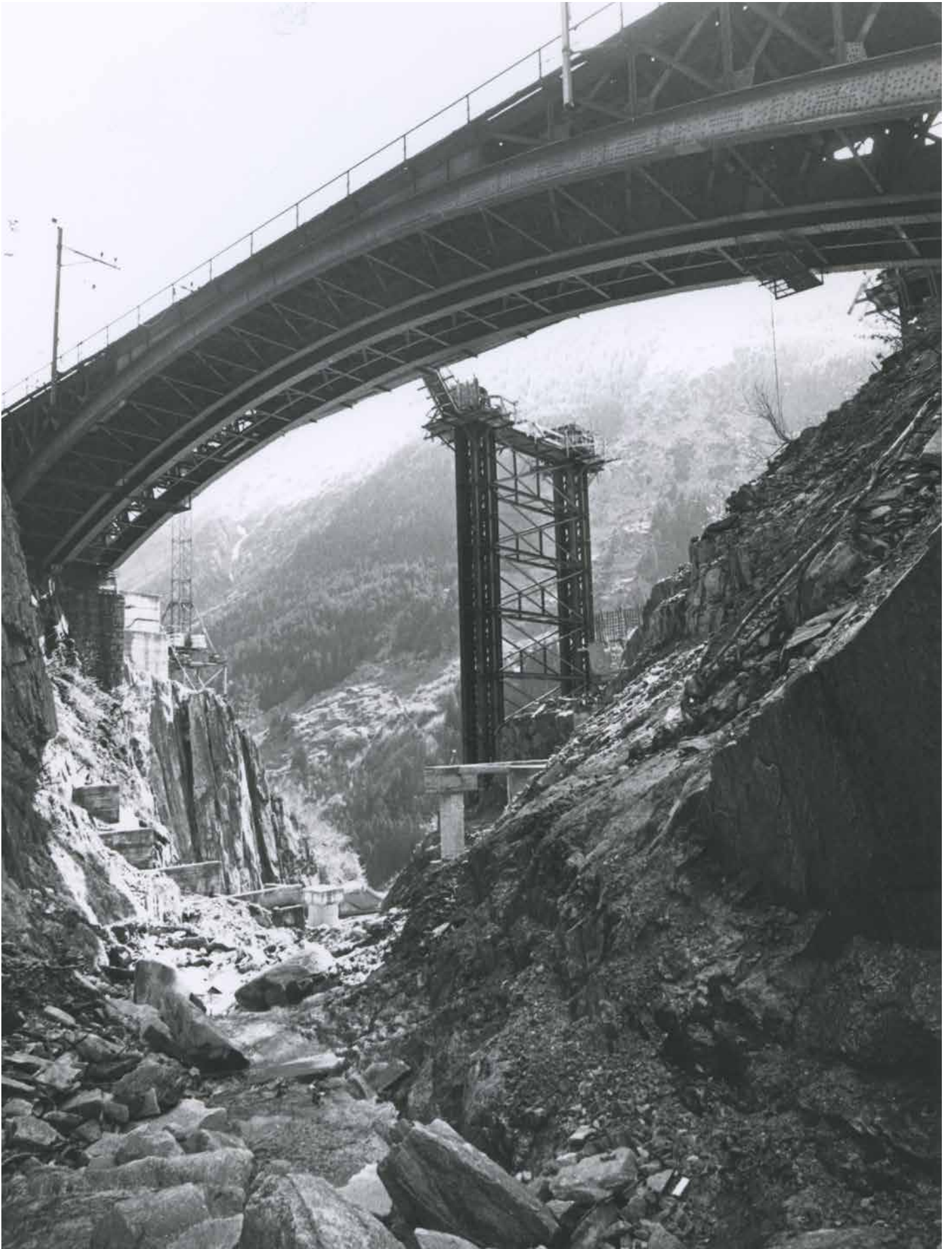


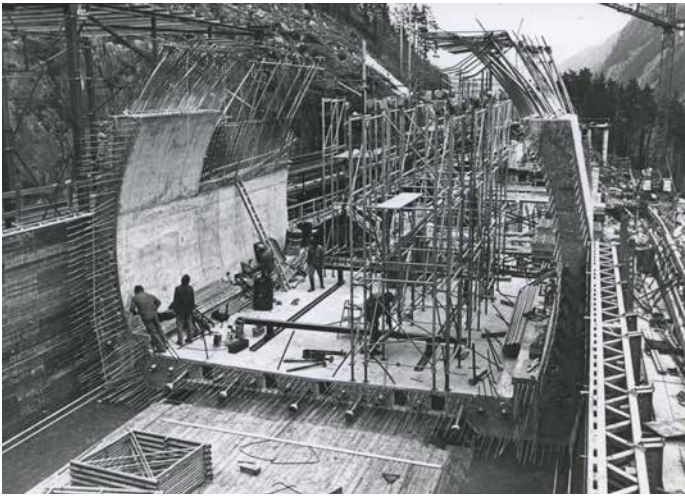
3

1 – Ersatz der Rohrbachbrücke: Vor dem Portal des Naxbergtunnels wird 1982 ein Bauplatz eingerichtet.

2/4 – Im Bachbett neben der Rohrbachbrücke werden drei Hilfspfeiler aus Stahl aufgebaut. (Fotos: SBB Denkmalpflege)

3 – Die neue tunnelartige Rohrbachbrücke trotzt den Schneemassen aus dem Kessel des steilen Rohrtals.

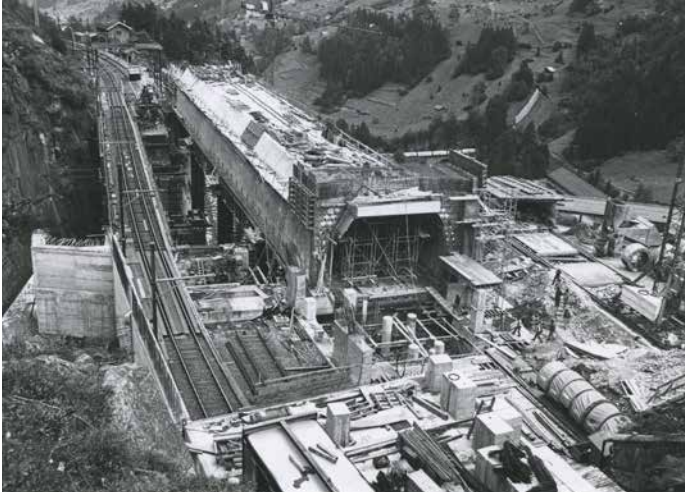




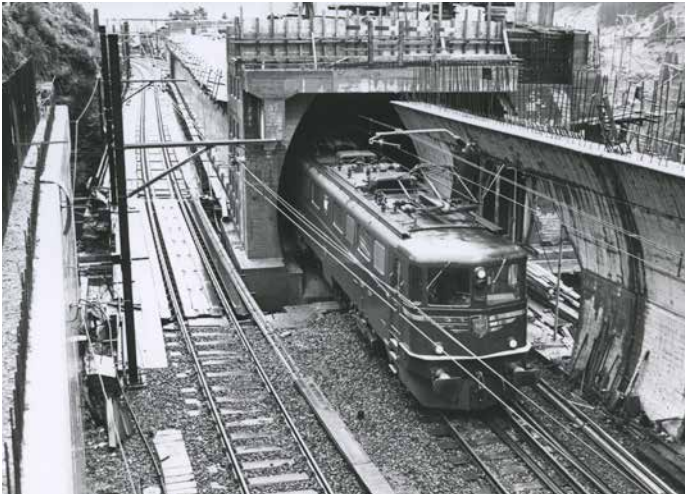
1



2



3



4



5



6

1 – Auf dem Bauplatz vor dem Portal des Naxbergtunnels beginnen die Arbeiter mit dem Betonieren der Röhre, aus der die vielen Armierungseisen und unten die Rohre für die Vorspannkabel ragen.
2 – Jedesmal wenn ein Abschnitt der Röhre fertig betoniert ist, wird sie ein Stück weiter auf die Hilfsstützen hinaus geschoben.

3 – Die Röhre ist fertig betoniert und bereit zum Einschleiben; die talseitige alte Brücke ist demontiert, auf der bergseitigen Brücke verkehren die Züge.
4 – Die neue Brücke wurde in einer Nacht zur Hälfte ins Trasse geschoben, die Züge fahren nun über ein Gleis in der Röhre, die bergseitige alte Brücke kann demontiert werden.

5 – Die neue Brücke ist ganz ins Trasse geschoben, die Hilfsstützen können demontiert werden.
6 – Ein TEE-Zug passiert im Schritttempo die Baustelle; im Hintergrund das Wärterhaus Eggwald, das sein Mieter Heinz Eckert als Baubüro zur Verfügung stellte. (Fotos: SBB Denkmalpflege)

Impressum

Herausgeberin: SBB Fachstelle für Denkmalpflege & Baukultur

Autor: Ruedi Weidmann

Gestaltung: Barbieri Bucher, Zürich

Redaktion: Häusler+Weidmann, Zürich

Korrektorat:

Druck: Schellenberg Druck AG, Pfäffikon

Umschlagbilder

Titelseite: Wärterhaus Eggwald und Rohrbachbrücke um 1990.

Rückseite: Blick auf das Wärterhaus Eggwald aus der Rohrbachgalerie um 1990.

Titelseite innen: Eine Ae 6/6 zieht einen Zug über die Rohrbachbrücke, dahinter das Wärterhaus Eggwald und die kleine Windgällen im Morgenlicht.

Rückseite innen: Barrierenwärterin beim Aufziehen der Signalglocke am Bahnhof Grandgourt (JU) um 1937.

Bildnachweis

ETH-Bildarchiv: S. 9 (3, 5), 10 (2), 28, 31, 33 (3)

Fontana & Fontana: S. 20 (1)

Häusler + Weidmann: S. 11 (3), 21, 25 (4)

Privatarchiv Charly Infanger: S. 12 (3)

Privatarchiv Familie Kieliger: S. 2, 4, 14 (1, 2), 15, 16 (3) Privatarchiv Heinz Eckert: Titelseite, S. 14 (3), 17 (6), 33 (4), Rückseite

Privatarchiv Heinz Spinnler: S. 7 (6), 13 (5)

SBB Denkmalpflege: S. 8 (1), 10 (1), 11 (5), 30, 32, 35, 36, 37, 38, 39

SBB Historic: Titelseite innen, S. 6, 7 (4, 5), 8 (2), 9 (4), 11 (4), 12 (1, 2), 13 (3, 4), 16 (1, 2), 17 (4, 5, 7), 18, 19, 22, 24, 25 (3, 5, 6), 26, 27, 34, Rückseite innen

Werner Furger Architekten: S. 20 (2-4)



Bild in besserer Qualität fehlt noch - wird noch eingefügt

