

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1942)

Heft: 3

Buchbesprechung: Neue Bücher

Autor: H.W.Th.

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: 11.05.2025

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

Gotthard-Express 41 verschüttet

Auch heute noch besitzt die Welt der Schiene für viele Menschen einen Zauber, dem Auto und Flugzeug nichts Ebenbürtiges entgegenzusetzen haben. Die Geschlossenheit des Ineinandergreifens aller ihrer Einrichtungen und ihrer Menschenkräfte machen die Eisenbahn zum Inbegriff eines sichern Verkehrsmittels, den Bahnangestellten zum eigentlichen Musterbeispiel selbstloser Pflichttreue und Zuverlässigkeit. Mit erwartungsvoller Freude greifen wir zu einem Buch, das uns einen neuen Einblick in das Leben der Leute vom Flügelrad verheißt, und wenn es gar ein schweizerischer, ein einheimischer Eisenbahnerroman ist, so ist ihm unsere Aufnahmebereitschaft doppelt gewiß. Beim nordwärts fahrenden Nachtschnellzug der Gotthardlinie fällt im ersten Kehrtunnel der Südrampe plötzlich der Strom aus und kehrt nicht wieder. Der Zug kommt zum Stehen. Wie das Personal schließlich zu Fuß nach der Ursache des Stromunterbruches Ausschau hält, erkennen die beiden Männer zu ihrem Schrecken, daß das obere Tunnelportal durch einen Bergsturz verschüttet ist, und nach der Wanderung zum andern Ausgang, daß auch hier gewaltige Felstrümmer das Entkommen verunmöglichen. Der « Internationale » ist blockiert, und es wird sechs Tage gehen, bis die hundertsechundachtzig Menschen, die er umschließt, glücklich befreit sein werden.

Wir verfolgen, wie sich die gewaltige Naturkatastrophe im dienstlichen und privaten Leben der verschiedenen Kategorien des Bahnpersonals auswirkt. Außerhalb des Tunnels geht die Bergungsaktion vor sich, und drinnen organisieren Lokomotivführer und Führergehilfe, Zugführer und Kondukteure, Mannschaft des Speisewagens und besonnene Fahrgäste die zweckmäßige Unterbringung der großen Reisendenschar, die Verteilung und Streckung der Lebensmittel und den Zeitvertreib der Gesellschaft bis zu ihrer Errettung.

In einfachen, oft vereinfachenden Strichen zeichnet der Verfasser des Buches, Emilio Geiler, selber Lokomotivführer der Bundesbahnen, die Charaktere der handelnden Personen. Unermüdlich nehmen sich die Männer von der Maschine und das übrige Zugpersonal der Passagiere an. Ein zufällig im Zuge befindlicher Offizier besorgt mit ein paar Soldaten einen regelrechten Ordnungsdienst im Zuge und im Tunnel. Ein Arzt ist da, der den verängstigten Reisenden beisteht und die Leiden des zunehmenden Hungers lindert. Eine als Fußballklub getarnte Verbrecherbande verübt einen Anschlag auf den Gepäckwagen, um sich eines kostbaren Gemäldes zu bemächtigen, das sich auf dem Wege nach einer Kunstaussstellung befindet. Carlo Rossi aber, der Führergehilfe, stellt unter Zuhilfenahme eines vom Bergsturz nicht zerrissenen Kabels eine Verbindung mit der Außenwelt her, die von der des Morsens kundigen jungen Südfranzösin Jeanne bedient wird und den Eingeschlossenen die baldige Rettung, ihren Angehörigen in aller Welt jedoch ihr Wohlergehen verkündet.

Bald ist das Geräusch der Bohrmaschinen und der Sprengungen vernehmbar, die den Weg zu dem verschütteten Zuge bahnen. Vermittelt des ersten durchgehenden Bohrlochs werden Lebensmittel in den Tunnel eingeführt. Doch schon wenig später aber ist der Bergungsstollen durchgeschlagen, und die Gefangenen des Berges erblicken geblendet, doch heil das Tageslicht. Carlo Rossi und Jeanne Vautier hat noch im Tunnel die Liebe zusammengeführt, und als Verlobte treten sie ihren Angehörigen entgegen, die sie am Ausgang in Empfang nehmen.

Es ist nicht der Alltag des Eisenbahnerlebens, den wir in diesem Werk eines schriftstellerischen Laien kennenlernen. Trotzdem erfahren wir manches über das Berufsschicksal des Eisenbahners und über die Einrichtungen und Vorgänge des Bahnbetriebes. Vor allem jüngere Leser werden ihre Freude an dem Buche haben, das ihrem Bedürfnis nach Romantik entgegenkommt. Aber auch manchem andern Reisenden wird es eine Bahnfahrt verkürzen, bis er von den Kehlen der Grandiosa aus auf Giornico hinunterblickt und sich, die Wirklichkeit mit dem Roman vergleichend, bewußt wird, daß die Pflichttreue eben der in dieser Erzählung geschilderten Männer es bisher verstanden hat, eine solche Katastrophe von der Gotthardlinie abzuwenden.

H. W. Th.

**HABEN SIE
LANGeweile?
DANN KAUFEN SIE SICH AM
NÄCHSTEN BAHNHOFKIOSK DEN
NEUEN ROMAN VON E. GEILER**

„GOTTHARD- EXPRESS 41 VERSCHÜTTET“

**KARTONIERT FR. 3.60
ALBERT MÜLLER VERLAG ZÜRICH**



«Es ist meine Überzeugung, daß dieses Buch viele aufmerksame und begeisterte Leser finden wird, schon weil es in der Schweiz hinsichtlich Stoff und Inhalt vollständiges Neuland betritt. Dann aber auch, weil hier Liebe und Begeisterung zum Beruf die Feder geführt haben und die Leistung des Lokomotivführers in den Mittelpunkt einer fesselnden Handlung gestellt wird. Der Verfasser zeigt gleichzeitig dem Außenstehenden, welches Wunderwerk der Technik und Präzision unsere Alpenbahnen darstellen und wie in jedem neuen Tagwerk von der Leitung bis zum letzten Eisenbahner ein Rädchen ins andere greifen muß. Das Buch verkündet damit gleichzeitig die Pflichttreue eines ganzen Berufsstandes.»

Dr. Fritz Wanner, stellvertretender Generalsekretär der SBB.