

# Der Zwilliker Jakob Grob war der erste Lokomotivführer der Schweiz

Willy Hug: Alte Geschichten aus dem Amt – Serie (83), Teil 3: 150 Jahre Eisenbahn Zürich–Affoltern–Zug–Luzern

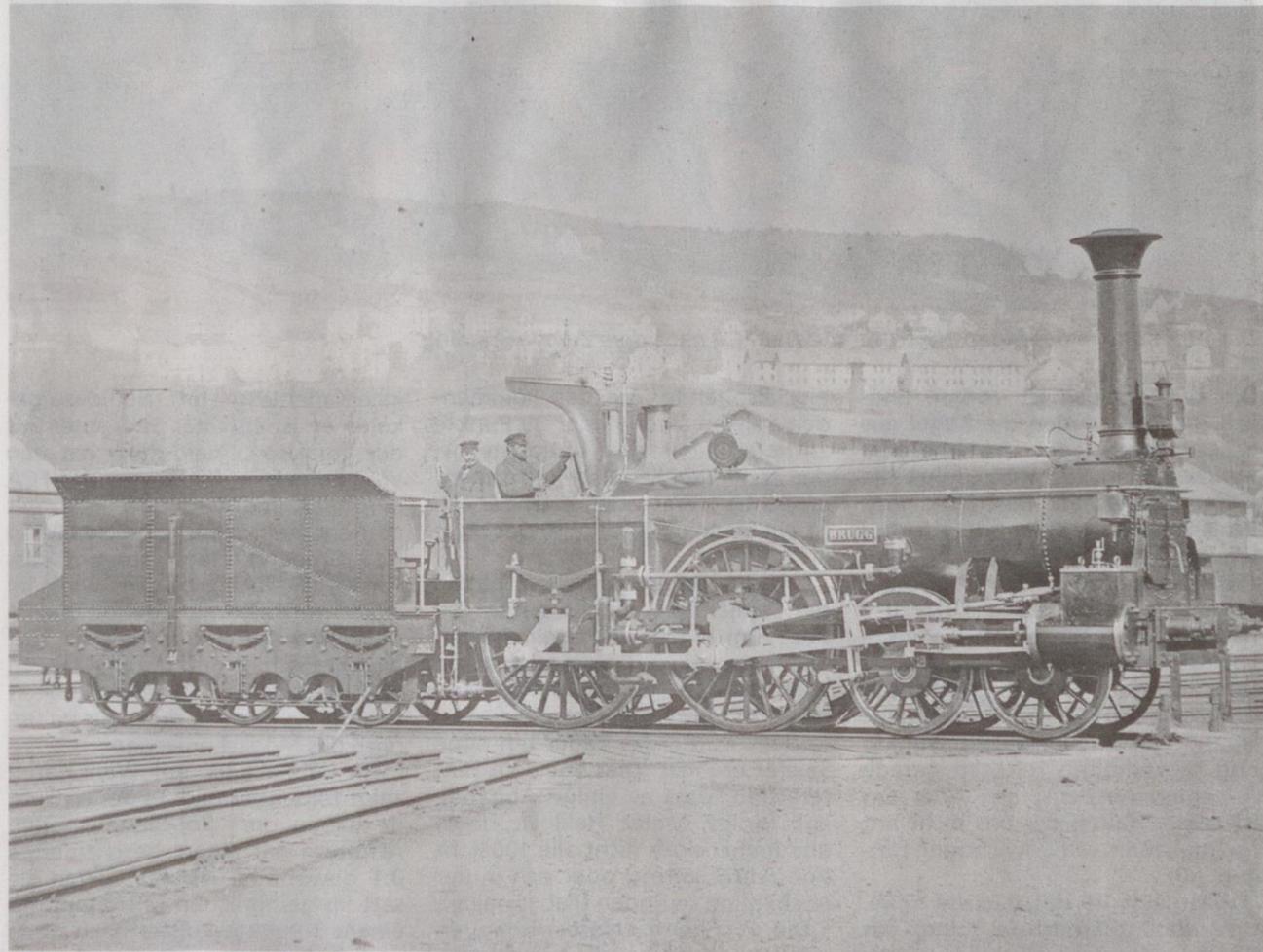
Heute unvorstellbar: damals gab es noch keine Eisenbahnen in der Schweiz. Da durfte sich Jakob Grob zum Lokomotivführer ausbilden lassen und die «Spanisch-Brötli-Bahn» eröffnen. Sechs Jahre später wurde Eschers Nordostbahn seine neue Arbeitgeberin, welche auch die Bahnlinie durch das Säuliamt baute.



Autor Willy Hug.

Jakob Grob-Ulrich war der Stolz ins Gesicht geschrieben, als er bei der Eröffnung der «Spanisch-Brötli-Bahn» am 7. August 1847 als Lokomotivführer im noch offenen Führerstand der Dampflokomotive

die erste Bahnlinie der Schweiz von Zürich nach Baden eröffnen durfte. Auf der 23 Kilometer langen Strecke jubelte die Bevölkerung dem Zug zu. Gebaut wurde die Bahnlinie von der Schweizerischen Nordbahn, welche aber bereits sechs Jahre später in Konkurs ging. Eschers Nordostbahn, die neue Besitzerin, war damit neue Arbeitgeberin von Jakob Grob. Zum Streckennetz der Nordostbahn gehörte ab 1864 auch die neu eröffnete Linie Zürich–Affoltern–Zug–Luzern.



Jakob Grob mit Heizer auf der Lokomotive «Brugg» auf der Drehscheibe beim Hauptbahnhof in Zürich. (Bilder zvz.)

ckennetz der Nordostbahn gehörte ab 1864 auch die neu eröffnete Linie Zürich–Affoltern–Zug–Luzern.

### Auf der Suche nach einer zusagenden Ausbildung

Die Familie Grob war aus dem Toggenburg nach Zwillikon zugewandert, wo sie auch das Bürgerrecht erwarb. Im Dorfteil Fehrenbach, wo 1811 der Sohn Jakob geboren wurde, gab es erst einige wenige Häuser. Jakob besuchte die Schule nur während vier Jahren, das damals übliche Minimum. Seine anschliessenden frühen Jugendjahre hielt er nicht in bester Erinnerung. Erst elfjährig, diente er einem Bauern zu einem kargen Lohn als Knecht. Auch den Metzgerberuf, das Töten von Geissen und Kälbern, lag ihm nicht. In einer Garnfabrik, (vermutlich der 1827 in Zwillikon gegründeten Baumwollspinnerei Stocker), behagte ihm das viele Fadenknüpfen nicht. Weitere Stationen folgten: jene als Schusterlehrling oder als Hausknecht im «Schwanen» in Zürich. Zeitgenossen meinten zu ihm, dass er statt der vielen abgebrochenen Versuche, besser noch einige Jahre zur Schule gegangen wäre.



Oberlokomotivführer Jakob Grob, etwa 1872.

Nordostbahn schen

### Hübsche Französinen

Für Jakob Grob begann eine glücklichere Zeit, als er in Zürich bei der Escher Wyss & Companie am Stampfenbach (Neumühlequai) eine Ausbildung als Maschinenbauer antreten durfte. Das 1805 gegründete und spä-

ter weltbekannte Unternehmen war noch in den Anfängen und hier erlernte Jakob Grob den Bau von Mühlen und Sägen. Die Wanderzeit führte ihn später nach Besançon, wo er sich gerne mit den hübschen Französinen unterhalten hätte, wie er später erzählte. Aber die fehlenden Sprachkenntnisse und sein baldiger Weiterzug verhinderten dies. Auf dem Rückweg war er im Wasserbau tätig und baute Schützenwehren.

Ein Herr Stollenbach machte im Mai 1846 der Escher Wyss & Co. das Angebot, tüchtigen Arbeitern eine Ausbildung zum Lokomotivführer zu ermöglichen. Jakob Grob bewarb sich am 25. Mai 1846 als Erster mit einem Bewerbungsbrief. Aufgrund seines guten Leumunds und seiner bisherigen Leistungen wurde eingewilligt. Aber eigentlich waren die Vorstellungen des Nordbahn-Direktoriums über die geforderten Voraussetzungen eine andere. Noch am 14. April 1846 proto-

kollierte sie: «Anstellungen von solcher Wichtigkeit für die Sicherheit der Eisenbahnfahrten sind nur mit der allergrössten Sorgfalt zu behandeln und Zeugnisse zu verlangen, dass der sich Meldende bereits auf anderen Bahnen längere Zeit in gleicher Eigenschaft gedient hat». Diese Erwartungshaltung wurde schnell hinfällig, denn es gab noch kaum Lokomotivführer, in der Schweiz sogar noch keinen einzigen.

### Frust wegen der fehlenden Anstellung

Zu Jakob Grob gesellten sich zwei weitere «Lehrlinge», nämlich Johann Hürlimann von Freudwyl bei Uster und Jacob Gull aus Volketswil. Zu dritt reisten sie nun nach Karlsruhe zur «Grossherzoglich Badischen Staatsbahn» zu ihrer Ausbildung. Deren Kosten wurden ihnen von der Nordbahn vorgelegt, mussten aber nachher zurückbe-

## 150 Jahre Eisenbahn Zürich–Affoltern– Zug–Luzern

Am 30. Mai 1864 wurde die Eisenbahnlinie Zürich–Affoltern–Zug–Luzern feierlich eröffnet. Die SBB plant im Frühsommer einen Anlass mit der Bevölkerung, verbunden mit einer Zugstaupe.

Innerhalb der Serie «Alte Geschichten aus dem Säuliamt» widmen sich einige Folgen dieser interessanten Bahngeschichte.



Nordostbahn schenkte Jakob Grob dieses Familienwappen.

zahlt werden. Am 14. September 1846 erhielt die Nordbahn aus Karlsruhe Bericht, dass die Ausbildung der drei Anwärter abgeschlossen sei. Robert von Erlach, ein Maschinen-Ingenieur und von der Nordbahn neu ernannter Lokomotiv-Direktor und Oberwerkführer verfasste einen sehr zufriedenstellenden Bericht über die drei. Die Ausbildung hatte ein Vierteljahr gedauert. Offenbar fand man aber für die drei «Lehrlinge» noch keine Verwendung und ihre Ausbildung in Karlsruhe wurde deshalb verlängert. Grob, Hürlimann und Gull mussten während dieser Zeit ihren Lebensunterhalt selbst bestreiten. Deshalb schrieben sie am 17. September 1846 einem Brief an die Direktion und baten darum, die Ausbildungszeit nicht mehr zu verlängern, da sie bald kein Geld mehr hätten.

In der Beantwortung wurde eine beschränkte, materielle Hilfe zugesagt, aber die Ausbildung sollte weiter

gehen. Langsam ungeduldig, traten die drei bei ihren Weihnachtsferien Ende 1846 vor die Direktion und verlangten eine verbindliche Auskunft über ihren Anstellungsbeginn. Diese wollte keine Zusicherung geben und versprach, lediglich «zu gehöriger Zeit» sich zu melden. Offenbar war aber der Direktion selbst nicht wohl dabei, denn die Aspiranten, mittlerweile gut ausgebildet, hätten ja auch zu einer anderen Bahngesellschaft in Deutschland wechseln können. Also beschloss die Direktion nur drei Tage später, einen Lokführer auf den 1. März 1847 und die beiden anderen auf den 1. Mai anzustellen. Aber am sechsten März schrieb Robert von Erlach in einem Bericht, dass Hürlimann und Gull in den letzten Wochen sich durch faules und übermütiges Verhalten ausgezeichnet hätten. Dies sehr zum Missfallen der Vorgesetzten. Für Jakob Grob fielen die Zeugnisse günstiger aus. Das ständige Hinauszögern der Anstellung machte sich offensichtlich in fehlender Motivation und Frust bemerkbar. Trotzdem stellte die Nordbahn für Grob, Hürlimann und Gull per 13. März 1847 Anstellungsverträge aus. Der Anfangslohn betrug 1150 Franken im Jahr. Das war die Hälfte eines Ingenieurlohnes, aber vier Mal mehr als derjenige eines Bahnbau-Arbeiters.

Die Lokführer hatten eine Kautions von je 1000 Franken zu bezahlen. Die Dienstvorschriften waren sehr streng. Bei «ungebührlichem Benehmen und barschen Äusserungen» oder «nachlässiger Erfüllung der Dienstvorschrift» gab es Lohnabzüge, aber auch Prämien «bei guter Besorgung der Maschine». Ende 1849 gab es einen Riesenkrach mit saftigen Bussen zwischen den Lokomotivführern Grob, Gull und Hürlimann sowie den Heizern Goldschmid und Keller mit ihrem Vorgesetzten Robert von Erlach. Der Grund: Die Gebüssten verlangten, sich im Winter nach der Arbeit in einem Raum wieder aufwärmen zu dürfen! Bald einmal wurde Jakob Grob zum Oberlokomotivführer befördert. Er war ein gewissenhafter und strenger Chef, aber dennoch sehr geschätzt und beliebt.

#### Ein Dach für die offenen Führerstände

Grob betätigte sich auch gewerkschaftlich und wurde Präsident des Lokomotivführervereins, Sektion Zürich. In den 1870er-Jahren hatte dieser Verein 50 Mitglieder. Grob setzte sich dafür ein, dass die damals noch offenen Führerstände auf den Dampflokomotiven ein Dach erhielten. Die Lokomotivführer und die Heizer waren Rauch, Wind, Regen und Kälte zu jeder Jahreszeit ausgesetzt. Mit seinen Forderungen machte sich Jakob Grob bei den Vorgesetzten nicht immer beliebt. Aber dennoch, mit Datum 9. August 1872 erhielt er beim 25-Jahre-Dienstjubiläum von der Direktion der Nordostbahn eine Urkunde, verbunden mit dem Glückwunsch für seine «geleisteten langjährigen guten und treuen Dienste», dazu als Geschenk ein heraldisch offizielles Familienwappen. Das neue Wappen, wen wunderte es, zierte eine Dampflokomotive.

1870 erwarb er ein Haus in der Zürcher Altstadt und gründete für seinen jüngsten Sohn Hans-Kaspar eine Spenglerei. Selbst reparierte und fertigte er hier Bahnlaternen, Laternen der Zürcher Zünfte, Petrollampen, ebenso Küchengefässe aus Weissblech oder Badewannen aus Zink. 1882 verstarb Jakob Grob 71-jährig in Zürich.

Fortsetzung folgt.