



Ansicht des grossen Saals des Bahnhofrestaurants in Göschenen mit einem heute verschwundenen Buffet, wahrscheinlich nach dem Zweiten Weltkrieg.



Das Personal ist bereit für die Suppenausgabe auf dem Perron.

FOTOS: NACHLASS DER FAMILIE MARIE UND LOUIS GURTNER-GFELLER, BAHNHOFWIRTSFAMILIE VON 1939-1954

Göschenen | Geschichte und Geschichten aus dem Bahnhofsbuffet

Königliche Besuche und schnelle Menüs

Kilian T. Elsasser

Am 26. August 1902 um 16.47 Uhr fuhr der Zug des Königs von Italien, Vittorio Emanuele III., vom Gotthardtunnel in Göschenen ein. Kanonendonner kündigten den hohen Besuch feierlich an. Beim Ausstieg begrüßten ihn die Stadtmusik von Luzern und 200 Soldaten der Gotthardttruppen. Bundespräsident Josef Zemp und die Bundesräte Renner, Müller und Comtesse empfingen den König von Italien und seine Entourage auf dem Perron. Der Bundesrat, die Gotthardt-Gesellschaft und der Bahnhofswirt Ernst Zahn hatten für den Besuch keinen Aufwand gescheut. Der Kunstgärtner Fröbel schmückte den Bahnhof und den für die damalige Zeit karg empfundenen Festsaal festlich mit Palmen, Zierpflanzen, Blumen, Girlanden. Für den Transport des Blumenschmucks brauchte es alleine drei Eisenbahnwagen. Als wäre das nicht genug gewesen, schmückte der Tapezierer Bölsterli aus Luzern das Perron mit Fahnen und den Festsaal mit einem Baldachin. Die Gotthardt-Gesellschaft installierte wegen der trüben Witterung im Saal und auf dem Perron neomodische elektrische Lampen. Im Saal untermalte die Tafelmusik des Hotels Schweizerhof von Luzern das festliche Essen. Fotografen und eine Filmquipe sollen den Anlass dokumentiert haben.

34 Personen und 73 Flaschen Wein – und dazu noch Schnaps

Der Anlass war nicht nur ein Höflichkeitsbesuch. Der Empfang in Göschenen stand am Ende einer diplomatischen Krise zwischen der Schweiz und Italien, dem sogenannten Silvestrelli-Handel. Das Genfer Anarchistenblatt «Risveglio» beschuldigte im Januar 1902 den verstorbenen König Umberto, dass er in kriminelle Machenschaften verwickelt gewesen wäre. Der italienische Gesandte Silvestrelli in Bern verlangte darauf undiplomatisch vom Bundesrat, dass gegen die für den Artikel verantwortlichen Personen strafrechtlich vorzugehen sei. Der Bundesrat lehnte ab und verlangte von Italien, dass Silvestrelli von Bern abberufen werden müsse. Die diplomatische Krise endete nach der Vermittlung des Deutschen Reichs. Beide Länder schickten neue Gesandte nach Bern und Rom.

Während des Besuchs in Göschenen thematisierten beide Regierungen

diese Verstimmung nicht mehr. Sie lobten jeweils das andere Land und betonten die freundschaftlichen Beziehungen. Das üppige, mehrgängige Essen und der Alkoholkonsum mögen auch zur friedlichen Stimmung beigetragen haben. Gemäss der Rechnung des Bahnhofswirts konsumierten die 34 Personen 73 Flaschen Wein und Champagner. Dazu kam zum Kaffee eine nicht näher definierte Anzahl Schnäpse. Beim Aufbruch brach der dreijährige Sohn des Wirts, Willi Zahn, vollends das Eis. Er überreichte dem König einen Blumenstraus aus dem Gotthardgebiet. Der gelungene Anlass dauerte sogar länger als geplant. Um 18.18 Uhr fuhr der König weiter richtig Berlin, wo er den deutschen Kaiser Wilhelm II. besuchte.

Königliche Besuche

Es war nicht der einzige königliche Besuch in Göschenen. 1889 hatte sich der König von Italien, Umberto I., mit einer Delegation Bundesräte zu einem Höflichkeitsbesuch getroffen. Gemäss der «Gotthard-Post» dinierte die Kaiserin

Sissi von Österreich-Ungarn an einem Samstag von 12.30 bis 13.00 Uhr im Bahnhofbuffet.

Eröffnung im Jahr 1884

Die Gotthardt-Gesellschaft hatte in Göschenen einen Bahnhof gebaut, der den Anforderungen für königliche und andere wohlhabende Gäste entsprach. Das war zu Beginn nicht der Fall. Die Gotthardt-Gesellschaft baute 1881 ein erstes provisorisches Bahnhofgebäude in Göschenen. Schon 1882 begann der Bau des heutigen Bahnhofs, der 1884 eröffnet wurde. Der neue Bahnhof war mit einer Länge von 100 Metern fast doppelt so lang wie das erste Gebäude. Die Vorsicht nach der Finanzkrise der Bahngesellschaft, die 1875 begann, wich dem Optimismus, dass die Bahngesellschaft ein wirtschaftlicher Erfolg sein würde. Verantwortlicher Architekt war Gustav Moosdorf, der für die Bahngesellschaft viele Bauten entwarf. Der erste provisorische Bahnhof wurde sorgfältig in seine Einzelteile zerlegt, durch den Gotthardtunnel transportiert und

in Airolo für das Restaurant mit Wartesälen und einem Nebengebäude wieder verwendet.

Fünf-Gänge-Menü in 20 Minuten

Die königlichen Besuche waren gut für den Ruf des Buffets. Das Buffet war auch bekannt für die gute Qualität des Essens. Karl Baedekers Reiseführer «Handbuch für Reisende» zeichnete viele Bahnhofrestaurants, wie auch dasjenige von Göschenen, mit einem Stern aus. Mehrere Male am Tag herrschte in Göschenen Hochbetrieb. Die Züge von Süden und Norden hielten in Göschenen 20 Minuten. In dieser Zeit wurden die Dampflokotomoten geschmiert und Wasser nachgefüllt. Die gut 40 Angestellten des Buffets kümmerten sich um die Passagiere. Die Passagiere der zweiten und dritten Klasse bekamen auf dem Perron Suppe serviert. Den Passagieren der ersten Klasse servierte das Buffet das Essen im Saal. Bei der Fahrt von Luzern nach Göschenen beispielsweise verkaufte das Zugpersonal den Fahrgästen der ersten Klasse Gutscheine für ein Essen mit fünf Gängen und einer halben Flasche Wein für 2,50 Franken, was damals gut einem halben Tageslohn eines Arbeiters entsprach. Die Anzahl der verkauften Gutscheine telegrafierten die Bahnhofangestellten von Erstfeld nach Göschenen, sodass die Tische gedeckt und das Essen bereitgestellt werden konnte.

Keine Zeit mehr fürs Dessert

Neben dem Essen versuchten viele Passagiere, im Kiosk auch noch ein Buch des Bahnhofbuffetiers, einem der meistgelesenen Schriftsteller des deutschsprachigen Raums, zu kaufen und es sogar signieren zu lassen. Der Legende nach soll der Buffetier Ernst Zahn die Suppe so heiss serviert haben, dass seine Gäste keine Zeit mehr hatten, das Dessert und den Käse zu essen. Die Menge des Essens und die kurze Zeit, dieses zu geniessen, lässt es wahrscheinlich erscheinen, dass die Legende einen wahren Kern hat. Insbesondere ist es eine Klage, die nicht nur von Göschenen erzählt wird. Auch im Bahnhofrestaurant Stuttgart wird die Geschichte erzählt, dass die Reisenden im 19. Jahrhundert in 20 Minuten ein fünfgängiges Menü serviert bekamen. Die Reisenden hätten nur Zeit gehabt, die heisse Suppe auszulöffeln. Das volle Menü war schon bezahlt, und die Wirte erschienen als Betrüger. Es ist von Göschenen nicht be-

kannt, ob die heisse Suppe dem Ruf Ernst Zahns geschadet hatte.

Ernst Zahn kündigte während des Ersten Weltkriegs 1917 den Pachtvertrag. Er hatte bei den SBB erfolglos ersucht, die fixe Pachtsumme von 10 500 Franken nach unten anzupassen. Denn mit dem Kriegsausbruch kamen keine ausländischen Touristen mehr in die Schweiz, und vor allem die zahlungskräftigen Fahrgäste der ersten Klasse blieben aus. Der Umsatz muss gemäss dem Kündigungsschreiben stark gesunken sein. Das Geschäftsmodell, mehrere Male pro Tag in kurzer Zeit die Passagiere eines ganzen Zugs zu verköstigen, funktionierte auch nicht mehr. Schon die Gotthardt-Gesellschaft und später vor allem die SBB, die die Strecke 1909 übernommen hatten, begannen, Speisewagen einzusetzen, die es den Fahrgästen erlaubten, während der Fahrt stillvoll und mit genügend Zeit zu essen. Die Speisewagen sollten die Buffets entlasten. Neu sollten wartende und umsteigende Passagiere sowie die im Ort lebenden Personen das wichtigste Zielpublikum werden.

Keine Polizeistunde

Die SBB entdeckten nach dem Ersten Weltkrieg Buffets als Einnahmequelle und erhöhten die Pachteinahmen massvoll. Es wurden neu umsatzbedingte variable Pachtzinsen eingeführt und darauf geachtet, dass der Wirt trotzdem genug verdiente. Innerhalb des Bahnhofs durften nur die Buffets Essen und Trinken verkaufen. Ein weiterer Vorteil war, dass die Buffets, die auf dem Areal der Bahn standen, keine Polizeistunde kannten. Dies funktionierte lange Zeit. 1962 verfügten die rund 75 Buffets der SBB über 20 000 Sitzplätze. Dies war etwa ein Zehntel der Sitzplätze der Züge. Die Buffets machten einen Fünftel des Umsatzes des Personenverkehrs. Noch 1966 erneuerte die SBB die Buffetküche und Abwaschanlage in Göschenen. Im Buffetsaal sollen vermehrt Gruppen verköstigt werden, die mit dem Car anreisen. Trotz dieser Investition sanken die Pachteinahmen 1966 auf 1969 von 32 700 auf 20 000 Franken. Die vielen Soldaten, die Umsteigepassagiere, der kurze Boom des Autoverlads sowie die Gemeindeanlässe, die legendären Fasnachtsbälle und Kompanieabende konnten den Niedergang des Buffets nicht kaschieren. Das Bahnhofbuffet schloss am 18. Oktober 1998 endgültig seine Türen.



Coupon für ein Essen im Bahnhofrestaurant 1. Klasse in Göschenen. Die Coupons verkaufte das Zugpersonal auf der Reise nach Göschenen.

FOTO: ZHB LUZERN, NACHLASS ERNST ZAHN