"Spiel mit Eisenbahnen"

Autor(en): **Bachmann, Fritz**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1968)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-987698

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

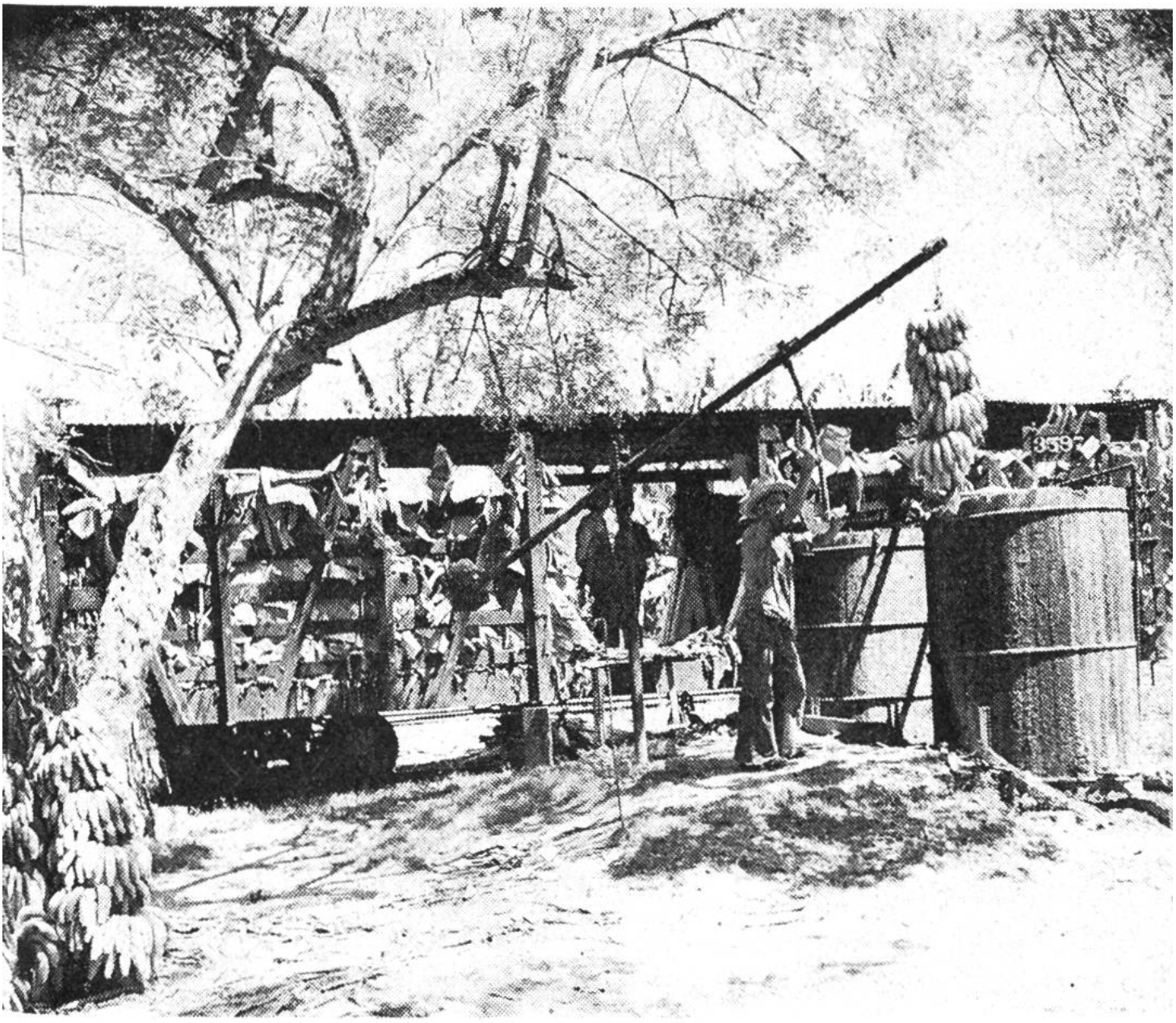
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

«Spiel mit Eisenbahnen»

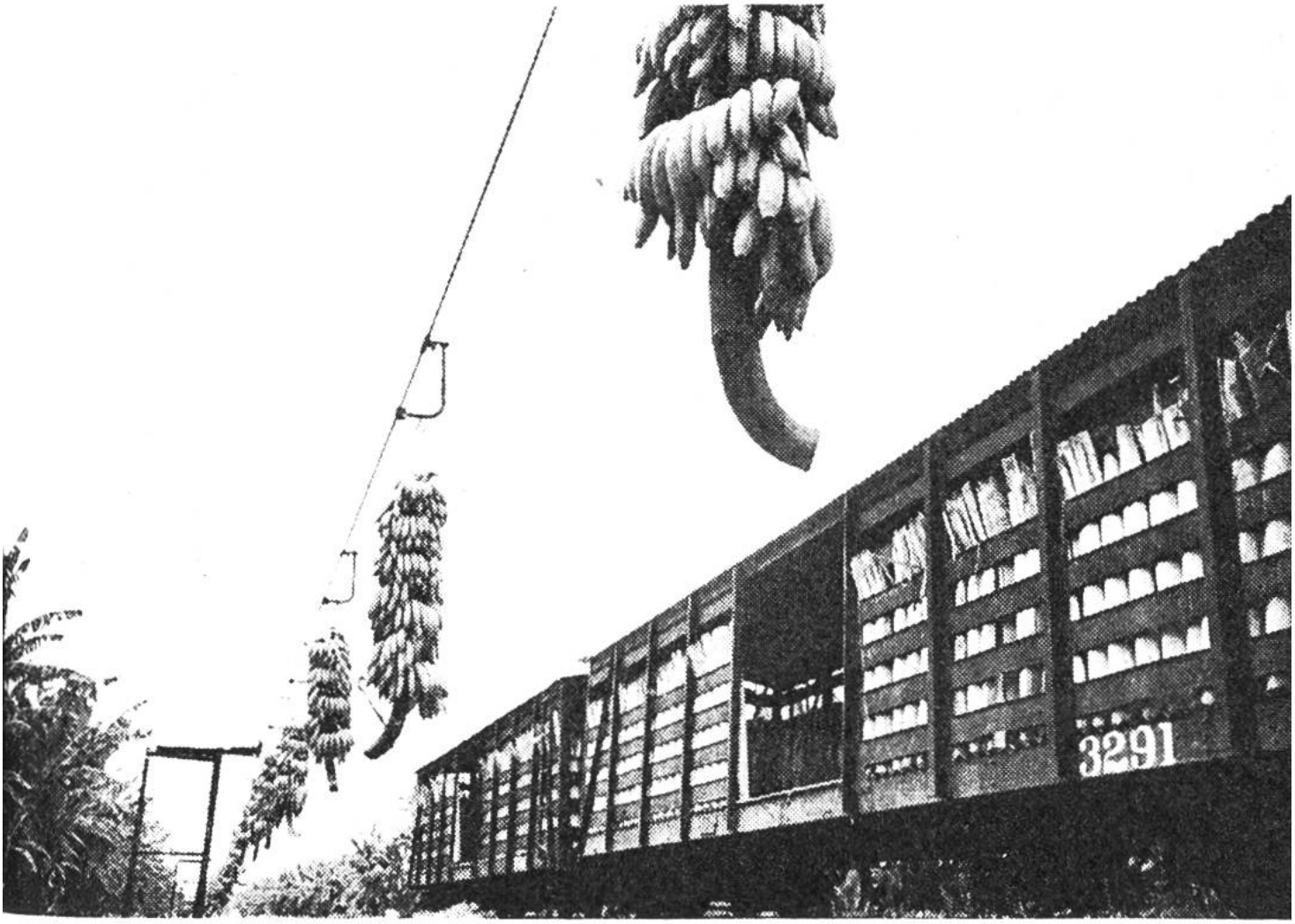
Wohl überall werden Väter und Söhne gleichermassen in Bann gezogen, wenn sie nach Herzenslust mit einer Spielzeugeisenbahn schalten und walten dürfen. Wie herrlich ist es doch, die Züge nach Belieben anhalten und wieder abfahren zu lassen! Doch bleibt derartige Beschäftigung für uns nur interessantes Spiel. Aber es gibt Männer, die von Berufs wegen ernsthaft mit wirklichen Eisenbahnen spielen dürfen und zeitweise das Eisenbahnnetz ganzer Länder beherrschen. Das ist beispielsweise in den zentralamerikanischen Staaten Honduras oder Costa Rica der Fall.

Dort reifen in zahllosen Plantagen köstlich mundende Bananen heran. All diese Pflanzungen sind im Besitze einer grossen amerikanischen Gesellschaft. Dieser gehören aber auch die Eisenbahnen und einige Meerhäfen, sowie die besonders für den Bananentransport gebauten schnellen Kühlschiffe. Das muss so sein, weil Bananen ein sehr empfindliches Transportgut sind. In halbreifem Zustand werden die Früchte gepflückt. Noch völlig grün fahren sie übers Meer in unsere kühleren Regionen. Erst jetzt dürfen sie kurz vor dem Verkauf in besonderen Lagerhäusern ausreifen. Reife Bananen sind nämlich nicht mehr haltbar, und niemand schätzt die überreifen Früchte. So muss darnach getrachtet werden, dass die Bananen so rasch wie möglich von der Plantage in die Verbraucherzentren gelangen. Nicht vergebens hat darum die Handelsgesellschaft ein eigenes radiotelegraphisches Netz aufgebaut, das alle Pflanzungen mit einer Zentrale verbindet. So weiss sie jederzeit, wann in den einzelnen Plantagen genügend Früchte schnittreif geworden sind. Alsdann kann sie eines der Bananenschiffe in den Verladehafen entsenden. Das Schiff im Hafen bedeutet für alle Plantagen Grosseinsatz. Schon beim ersten



Verlad der geernteten Bananenbüschel in die Eisenbahnwagen, wobei sie zuerst in den beiden Tanks von den noch anhaftenden Schädlingsbekämpfungsmitteln gesäubert und dann sauber gewaschen werden.

Sonnenstrahl fallen die Bananenstauden unter den wuchtigen Streichen der Erntearbeiter. Sorgfältig entfernt man die schweren Bananenbüschel, die «bunches», und befördert sie zu den bereits am Vorabend auf allen Stumpengeleisen abgestellten Güterwagen, wo die Früchte zuerst gewaschen und dann verladen werden. Nun liegen aber die meisten Plantagen weit im Innern des Landes, Dutzende bis Hunderte von Kilometern vom Hafen entfernt. Die geschnittenen Bananen aber müssen ohne Aufschub zum Schiffe transportiert werden. Jede Minute ist kostbar, denn Millionenwerte stehen auf dem Spiel. Darum kommt den Eisenbahnen eine fast ebenso grosse Bedeutung zu wie den Plantagen selbst, und darum muss man an solchen Grosseinsatztagen über die Bahnen herrschen können wie über eine Spielzeugeisenbahn. Die Bananen haben überall absolutes Vortrittsrecht. Der zu normalen Zeiten bestehende fahrplanmässige Personen- und Güterverkehr fällt dahin, damit die Strecken für die Fruchttransportzüge frei bleiben. Das bei uns übliche Blocksicherungssystem, das eine hohe Sicherheit des Bahnverkehrs gewährleistet, kann unter solchen Umständen nicht angewendet werden. Dafür dirigiert ein einzelner Mann, der sogenannte «Dispatcher», die Bewegungen sämtlicher Züge. Jeder Lokomotivführer erhält von ihm telephonische Anweisungen, beispielsweise in folgender Art: «Fahrbefehl für Loko 404. Sie fahren bis Kilometer 22,5 und warten Kreuzung mit Loko 233 ab, dann bis Kilometer 45 und kreuzen Loko 313. Bei Kilometer 50 rufen Sie zurück und erhalten weitere Befehle.» Der Dispatcher sitzt dabei in seinem Büro. Vor sich hat er eine für andere Leute vollkommen unverständliche graphische Darstellung aller Zugsbewegungen, in die er mit Blaustift immer neue Eintragungen macht. Ununterbrochen klingelt das Telephon, und kurz und klar gibt der Mann seine Fahrbefehle aus. Im Laufe der Zeit hat er sich eine grosse Erfahrung angeeignet. So weiss er genau, wie er die vollbeladenen Züge zu lenken hat, damit



«Sesselbahn» für Bananenbüschel. Vom Waschplatz gelangen die geernteten Früchte auf diese Weise zu den auf einem Stumpengeleise bereitgestellten Spezialgüterwagen.

nirgends lange Wartezeiten entstehen und die Züge ununterbrochen einer nach dem andern im Hafenbahnhof einlaufen. Dort herrscht jetzt Hochbetrieb. Emsig wie Ameisen tragen die Arbeiter die Bananenbüschel von den Güterwagen zu den Förderbändern, welche sie zum Schiff bewegen, und das bis gegen Mitternacht. Indessen waltet der Dispatcher mit höchster Konzentration seines Amtes, bis der letzte Bananenzug von der entferntesten Plantage sicher im Hafen angelangt ist.

Fritz Bachmann