Saurer in den südamerikanischen Anden

Autor(en): **Näf, Alfred**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (1998)**

Heft 31

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037635

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

Erlebnis - Erinnerungen

SAURER in den südamerikanischen Anden

Der folgende Erlebnisbericht stammt von unserem neuen Clubmitglied Alfred Näf.
A. N. war lange Zeit Leiter der MAP (Mise au Point) bei Saurer und war in den 50er Jahren
längere Zeit in Chile tätig, wo es galt die Saurer - Triebwagen einzuführen und die Leute zu schulen.

Es ist ja vielen Lesern noch bekannt, dass die Firma Saurer bis Mitte der 60er Jahre stationäre Motoren gebaut hatte. Aber nicht nur die Motoren, sondern auch
ganze Schienentriebwagen samt Motoren, Getrieben, Achsen und elektrischen Anlagen wurden konstruiert und auch geliefert. Man baute die Monte Generosobahn von der Dampf- auf Dieseltraktion um, lieferte 4 Dieseltriebwagen an die Mittelthurgaubahn und verkaufte in den Jahren 1954 - 56 sogar 16 Triebwagen für die Chilenische Staatsbahn, nachdem bereits früher Motoren für die Peruanische Staatsbahn für den Einsatz in grossen Höhen geliefert worden waren. Im vorliegenden Fall übernahm die Firma Schindler Waggon AG in Pratteln den wagenbaulichen Teil. Die Fertigmontage in Chile, die Fahrversuche, die Instruktion des Personals im Fahrdienst sowie die Ueberwachung der Inbetriebnahme war im Verantwortungsbereich von Saurer.

Herr Martin Emele und ich, sowie ein Mechaniker der Fa. Schindler, übernahmen die nicht immer leichte Aufgabe. Nachdem die Montage und die Probefahrten mit den ersten Triebwagen abgeschlossen und die Wagen offiziell von den Staatsbahnen übernommen worden waren, wurden diese auf den vier folgenden Strecken eingesetzt:

Calera - Antofagasta, ca 1000km der gebirgigen Pazifikküste entlang

Las Andes - Mendoza, ca 450 km über 3600 m.ü.M. nach Argentinien

Antofagosta - Salte, ca 440 km über 4500 m.ü.M. nach Argentinien

Arica - La Paz, ca 420 km über 5200 m.ü.M. nach Bolivien

Unsere Saurer - Motoren **BXDSL** brillierten mit der neuartigen Aufladung und dem genialen Kupplungsgetriebe. Das Schleuderradgebläse wurde über 5 Keilriemen und über ein Planetengetriebe im Schwungrad drehmomentabhängig angetrieben. Ganz erstaunlich rauchfrei arbeiteten diese Motoren mit diesem ausgeklügelten Aufladesysten sogar auf 4500 m.ü.M. Sogar die chilenischen Bahningenieure waren überrascht von den sauberen Motoren und ihrer Leistung in grosser Höhe.

Eine der ersten offiziellen Fahrten mit chilenischen und argentinischen Passagieren wurde auf der Strecke Antofagasta - Salta durchgeführt. Morgens um 7 Uhr gings los, 27 Passagiere, 1 Koch, 1 Zugführer, 1 Triebwagenführer und wir 3 Schweizer. Von der Pazifikküste stieg die Strecke kontinuierlich an in eine öde Landschaft mit vereinzelten Kakteen. Wir fuhren mit gut 55 km/h in ein Andenhochtal hinauf,. umgeben von den Sechstausendern der Anden. Die Aussentemperatur stieg auf 42 Grad und die Hitze auf dem Geleise war fast unerträglich.

Meine Aufgabe bestand darin, den ganzen Tag neben dem Triebwagenführer zu stehen und ihn mit der Betreuung des kompletten Triebwagens bekannt zu machen. Um ca 15 Uhr sah ich plötzlich einen Mann auf dem Geleise auf uns zukommen. Die Arme in die Höhe haltend, rief er andauernd accidente, accidente! Wir hielten den Triebwagen an und der Mann erzählte uns ganz aufgeregt, dass etwa 2 km vor uns ein Tender einer Dampflokomotive entgleist sei. Wir beruhigten den Chilenen und uns blieb nichts anderes übrig als zu warten. Es vergingen 1, 2, 3 Stunden oder noch mehr! Alles blieb ruhig und man wartete ganz geduldig ab. Mich persönlich überraschte es, dass kein einziger Passagier reklamierte oder schimpfte, alle akzeptierten diese freiwillige Unterbrechung.

Als es zu dämmern begann, forderte ich den Führer auf, ganz langsam weiterzufahren. Nach 2 km Fahrt stand dann die verunfallte Dampflokomotive vor uns und 4 Bahnarbeiter bemühten sich, den entgleisten Tender wieder auf die Schienen zu bringen. Zwei, ebenfalls von uns für Notfälle mitgeführte mechanische Stockwinden mit verstellbaren Fusstützen, übergaben wir den Leuten um ihnen die mühsame Hebearbeit zu erleichtern. Doch die Nacht brach nun ganz überraschend herein und das Arbeiten im Scheine einer einzigen Petrollampe war nicht gerade einfach. Gute Ideen sind in solchen Situationen Gold wert, aber was und wie , das war die Frage. Zu meinem Erstaunen stellte ich fest, dass in der Zwischenzeit zwei Arbeiter jede 8. Schwelle unter dem ohnehin schlecht unterhaltenen Geleise hervorzerrten, aufspalteten und damit auf beiden Seiten der verunfallten Maschine ein grosses Feuer entfachten. Damit war die Unfallstelle nun genügend beleuchtet. Mit unserer Hilfe war der Tender dann endlich wieder auf dem Geleise und so gegen 01.20 Uhr konnten wir unsere fahrplanmässige Fahrt endlich wieder fortsetzen. Alle Passagiere waren glücklich über die gelungene Aktion und freuten sich trotz Verspätung schon auf die Ankunft in Salta.

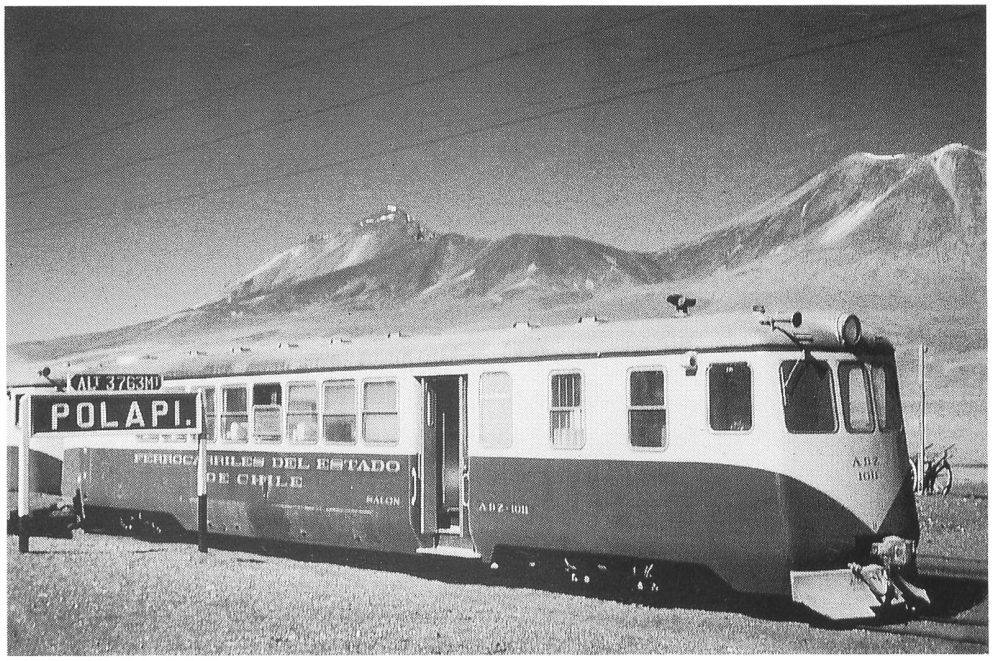
Ein Bild der Strecke Antofagasta - Salta

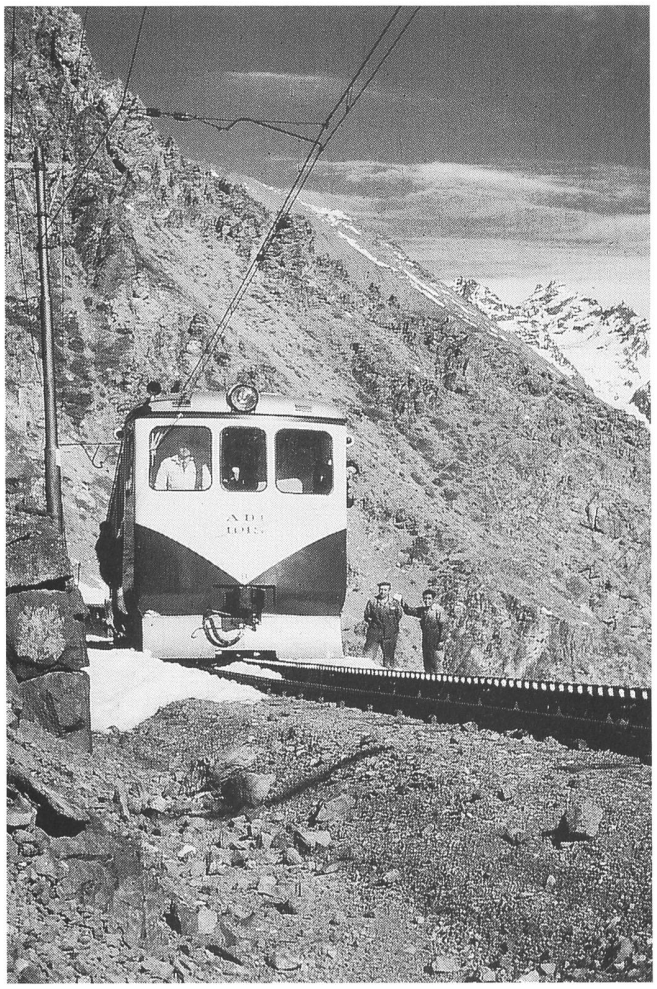
Und zum Schluss noch dies...

Am Ende der fast einjährigen Ausbildungszeit fragte mich ein Mechaniker: Falls ein Keilriemen des Gebläseantriebes reisst, werden dann nur noch 5 Zylinder aufgeladen?!!!!!

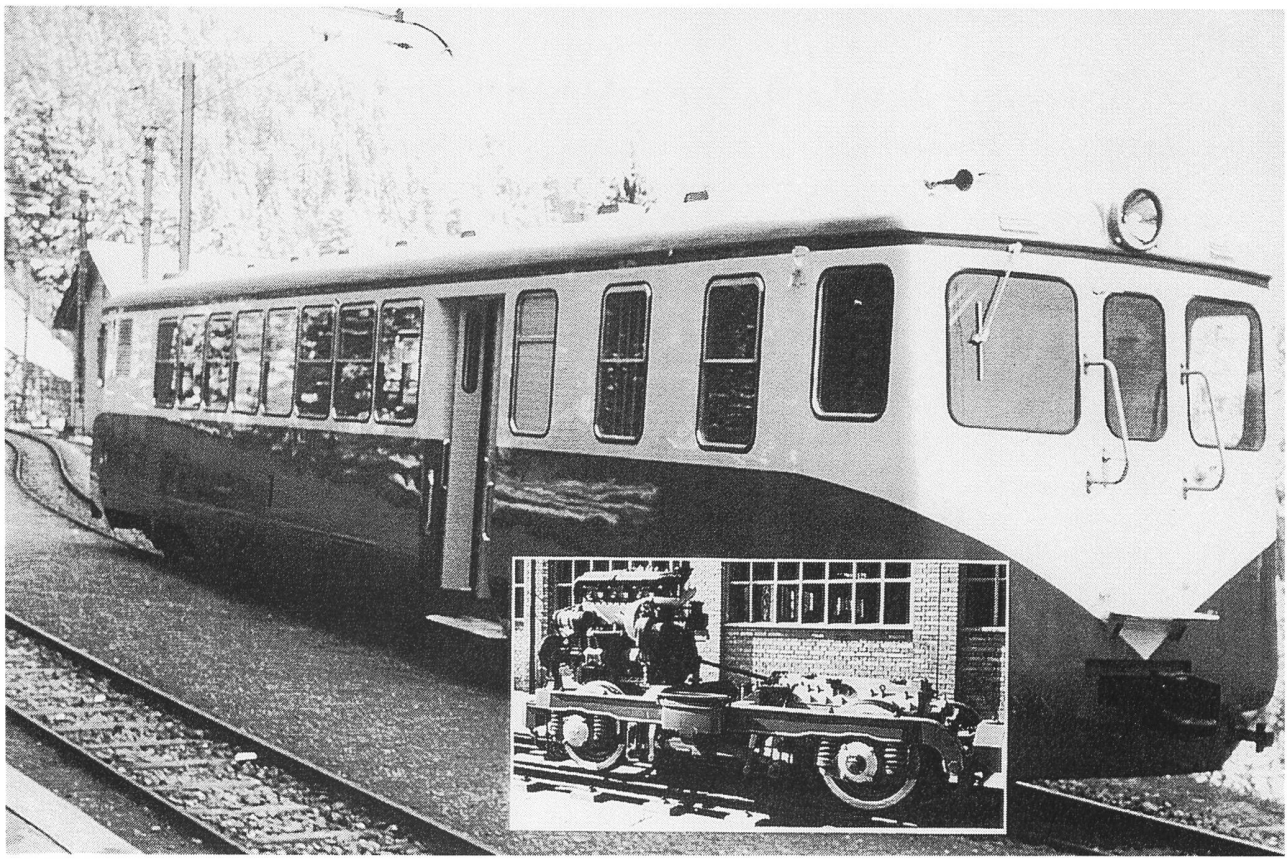
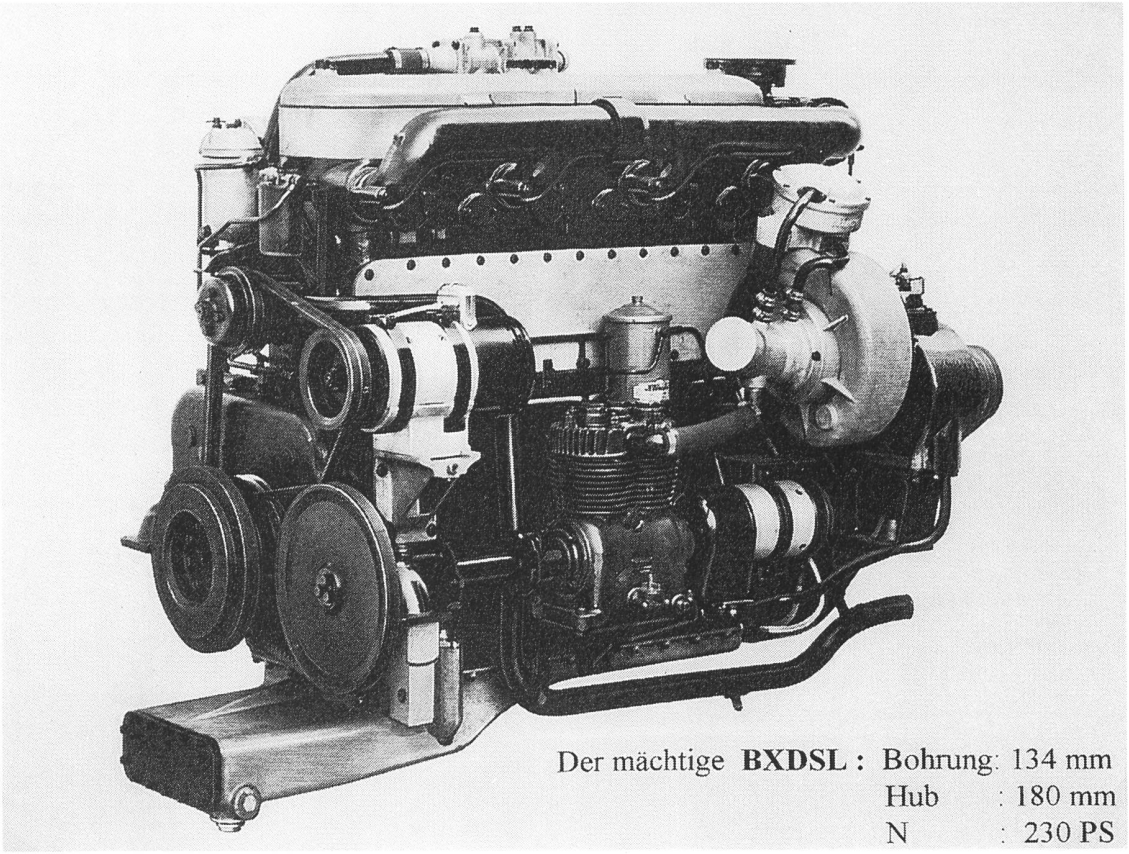
El Nino war damals in Südamerika schon bekannt
Die Folgen eines Tropenregens zwischen Puquitos und Pueblo Huindo:

Haltestelle Polapi Mit 3763 m höher gelegen als unser Jungfraujoch





Aufstieg auf der Zahnradstrecke nach Portillio (ehemaliges Trainingslager der Schweizer Skimanschaft)



Versuchsfahrten für die Chilenischen Staatsbahnen auf der Linie Chur-Arosa. Insert: BXDSL mit Schleuderradgebläse