

Erfahrungen beim Auslesen von Werkstatt-Meistern

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **70 (1952)**

Heft 48

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-59718>

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.

statt dessen das Unbewusste der Teilnehmer angesprochen wird, mit Vergleichen, Bildern, Parallelen aus der Biologie, aus der Welt des Kindes und andern Gebieten, aus denen den Teilnehmern einleuchtend aufgeht, was an Irrationalem im Unternehmen lebendig und wirksam ist. Das darüber Gebrachte wird eher erfasst, geglaubt, als richtig erkannt, wenn die Schulung nicht nur auf das Unternehmen ausgerichtet ist, sondern dem Einzelnen auch Hilfen bietet für seine Aufgabe als Vater, seine Situation als Gatte, der mit einem anders gearteten Menschen zusammenlebt, seine persönliche Situation mit all ihren allgemein-menschlichen Konflikten, die sich aus dem Zwiespalt ergeben zwischen dem, was einer ist und dem, was und wie er sein möchte.

Es ist wichtig, dass der so Geschulte nachher in seinem Unternehmen nicht allein steht, sondern noch andere kennt, die seine Bemühungen verstehen, ihn als Kollegen oder als höhere Vorgesetzte unterstützen. Teilnehmer z. B. aus der Werkmeisterschule Winterthur erklären nach Jahren, dass jede Besprechung, Abklärung oder gar Meinungsverschiedenheit mit einem Meister, der auch von den «Ehemaligen» ist, in ganz anderem Geist und Ton verläuft, als das vorher mit einem Meister der Fall war. Denn der Einzelne, der als Vorgesetzter geschult wurde, hat ja selbst erlebt und erfasst, dass er nicht einer Mode von «Human relations» folgen soll, sondern dass er im Grundsätzlichen seine Situation und Aufgabe als Vorgesetzter anders ansehen muss, sofern die Schwierigkeiten mit Untergebenen behoben werden sollen. Er gehört nicht mehr zum Aufsichtspersonal, dessen wichtigste Funktion ist einzugreifen, wenn schon etwas schief ging, der

zu kritisieren und zu organisieren hat, sondern er ist Meister und damit auch Magister, d. h. ein Lehrender und Helfender. Dies, weil alle materielle Entschädigung und Fürsorge an die Untergebenen je länger je weniger genügt, um eine günstige Betriebsatmosphäre, einen Team-Geist, eine Betriebsgemeinschaft zu erreichen. Sondern es wird mehr und mehr ein Immaterielles nötig, eben die Beachtung aller jener Beziehungen, die zwischen den Menschen lebendig wirken und sich gegenseitig beeinflussen.

Die Mentalität der Arbeiter- und Angestelltenschaft hat sich im Laufe des vergangenen halben Jahrhunderts ganz wesentlich verändert, und sie wird sich weiter in jener Richtung verändern, dass je länger je weniger nur eine technische Ausbildung der Vorgesetzten genügt; auch weil parallel mit Organisation und Rationalisierung alle Spannungen und Schwierigkeiten zwischen den arbeitenden Menschen ein prozentual steigender Unkostenfaktor werden.

In grösseren Unternehmen kommt es bereits vor, dass ältere Meister den Wunsch nach einer ähnlichen Schulung vorbringen, wie sie jüngere durchmachen durften, und dass Arbeiterkommissionen an die Geschäftsleitung das Begehren richten, es möchten auch jene Meister geschickt werden, die eine solche Schulung noch nicht durchmachen durften. Hieraus lässt sich nicht nur das dringende Bedürfnis nach einer solchen Schulung, sondern auch die sehr erfreuliche Bereitschaft der Arbeitenden nach ihr erkennen. Ihr zu entsprechen, ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit, weit mehr aber noch eine menschliche Pflicht.

Vierzig Jahre Sulzer-Diesel-Traktion

Mitgeteilt von GEBRÜDER SULZER AG., Winterthur

DK 625.282—833.6

Im September 1912 fanden auf der Strecke Winterthur—Romanshorn die Probefahrten mit der ersten Diesellokomotive der Welt statt. Diese Lokomotive (Bild 1) war mit einem einfachwirkenden, umsteuerbaren Sulzer-Vierzylinder-Zweitaktmotor ausgestattet, der eine Maximalleistung von 1600 PS bei 304 U/min entwickelte und direkt auf die Triebachsen wirkte. Die Nennleistung der Lokomotive betrug rund 1000 PS. Sie hatte zwei zweiachsige Lauf-Drehgestelle und zwei im Rahmen gelagerte Triebachsen. Ihre Länge betrug über die Puffer 16,6 m, ihr Dienstgewicht rund 95 t. Im März 1913 fuhr die Lokomotive über Basel, Strassburg, Worms und Nordhausen nach Berlin, wo sie vom Auftraggeber, den Preussischen Staatsbahnen, übernommen wurde.

1. Geschichtlicher Rückblick

Der Gedanke, den Dieselmotor für die Schienentraction zu verwenden, ist so alt wie die Maschine selbst. Bereits im Jahre 1897, als der betriebsfähige Motor vorlag, ist seine Verwendung auf Schienenfahrzeugen ernsthaft erwogen worden, und zwar so wie dies Diesel selbst von Anfang an geplant hatte. Es musste aber über ein Jahrzehnt vergehen, ehe man an die praktische Verwirklichung dieses Gedankens herantreten konnte. Die Schaffung einer für diese Zwecke brauchbaren Dieselmachine erwies sich als eine der schwierigsten Konstruktionsaufgaben, die in jenen Jahren dem Ingenieur gestellt werden konnten. An der Spitze der sich häufenden Schwierig-

keiten stand das Problem des Gewichtes und des Raumbedarfes. Während man z. B. bei Schiffsmaschinen in bezug auf diese beiden Grössen einen ziemlich weiten Spielraum hat, sind sie bei Schienenfahrzeugen an so enge Grenzen gebunden, dass erst die fortgeschrittene Entwicklung der Dieselmachine eine brauchbare Lösung bringen konnte. Weitere Schwierigkeiten bildeten die Fragen des Anfahrens, des Manövrierens und der Regelung, die bei der Traktion, wie man leicht erkennen kann, weit verwickelter sind als bei irgendwelcher anderen Anwendung.

Zur Ueberwindung all dieser Schwierigkeiten leistete die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur einen hervorragenden Beitrag. Schon früh wandte sie sich der Lösung dieser Probleme zu. In Zusammenarbeit mit Rudolf Diesel und Oberbau- rat Klose gründete sie im Jahre 1906 die Studiengesellschaft für Thermolokomotiven, die das Studium und die Konstruktion von grossen Diesellokomotiven zum Ziele hatte. In den Werkstätten in Winterthur nach eigenen Plänen entstand in den folgenden Jahren der oben erwähnte Motor, der im April 1912 auf dem Versuchsstand den ersten Prüfungen unterzogen wurde. Die Planung und Ausführung des Fahrzeugteiles der Lokomotive war der Firma Borsig in Berlin anvertraut worden. Die Hauptverantwortung für das Gelingen des Unternehmens lag jedoch bei Gebrüder Sulzer, denen ausser dem Entwurf und der Konstruktion des Motors auch dessen Einbau in den Fahrzeugteil mit allen erforderlichen Hilfsmaschinen und Apparaten oblag.

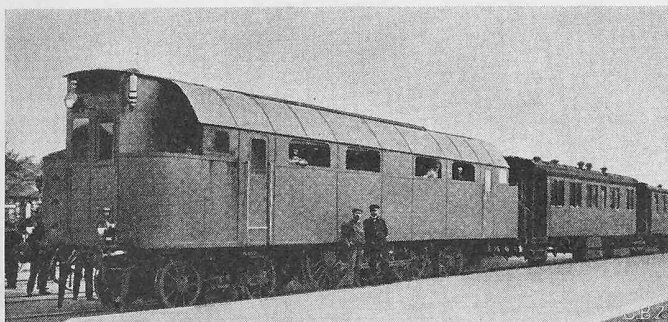


Bild 1. Erste Diesellokomotive der Welt, ausgerüstet mit einem Sulzer-Vierzylinder-Zweitaktmotor von 1000 PS, der die Triebräder direkt antreibt

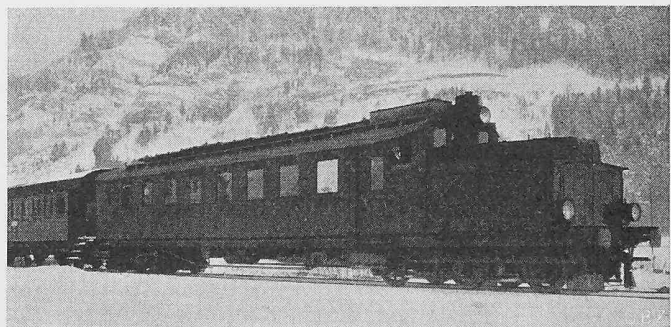


Bild 2. Einer der ersten Diesel-elektrischen Triebwagen der Welt, der im Jahre 1914 bei den Sächsischen Staatsbahnen in Betrieb gesetzt wurde.

Der Sechszylinder-Viertakt-Motor von 200 PS bei 440 U/min des Triebwagens (Bild 2) wurde später auf direkte Einspritzung und elektrisches Anlassen umgebaut. Der Triebwagen läuft heute noch bei einer schweizerischen Privatbahn.

¹⁾ SBZ Bd. 62, S. 297* (29. Nov. 1913)