Zeitschrift: SVZ Revue : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweiz. Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] = Revue ONST : revue de l'Office National Suisse du Tourisme, des Chemins de Fer Fédéraux, Chemins de Fer Privé … [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: - (1934)

Heft: 4

Artikel: Interview mit Riesen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-772781

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

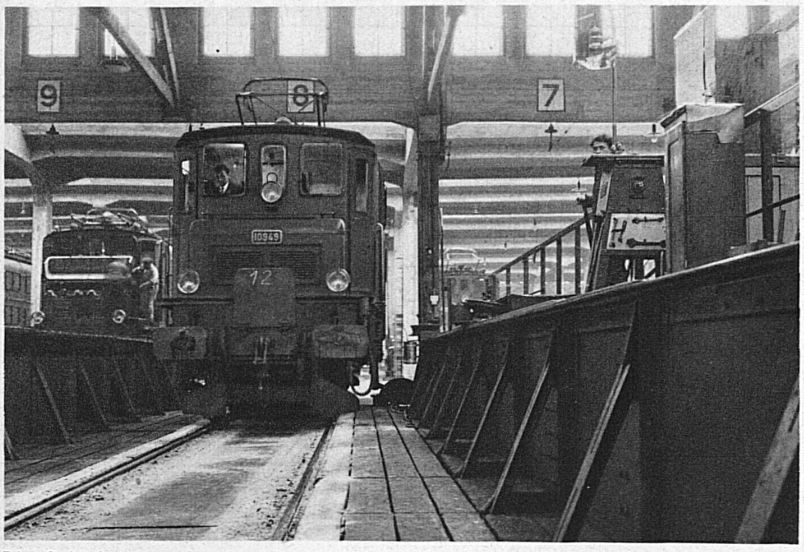
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

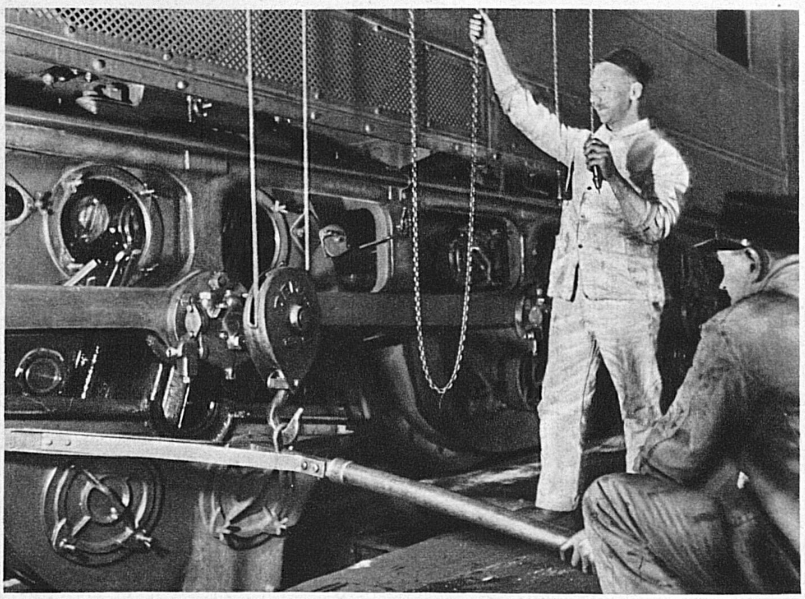
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Interview mit Riesen



Die Schiebebühne: ein einziger Mann versorgt alle Lokomotiven, wie Spielwaren; mit einem Hebelgriff bringt er die 120 Tonnen an ihren Platz

Wenn eine Lokomotive grosse Toilette macht!

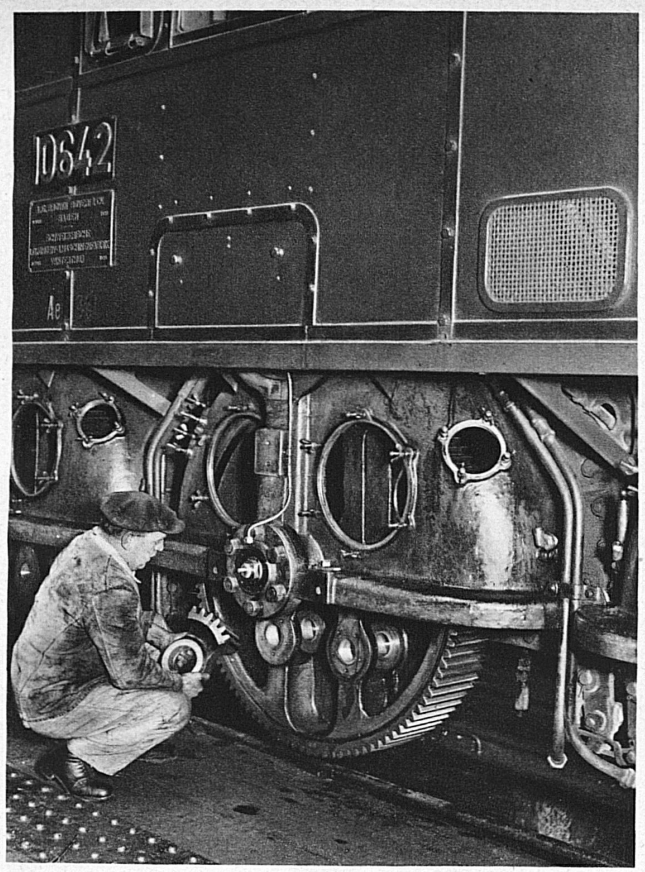


Zuerst zieht man der Lokomotive einmal die Schuhe aus

Offen gestanden: ich bin vollkommener Laie. Und nun geht es mir wie ein Mühlrad im Kopf herum; ich habe sie nämlich einmal daheim aufgesucht, diese Lokomotiven, die kreuz und quer durchs Land ziehen. Denn sie spielen eine wichtige Rolle in jedermanns Leben. Man kennt ihre wuchtige Erscheinung und ihre gewaltige Leistung, man rühmt ihre sprichwörtliche Zuverlässigkeit. Aber wer weiss, wieviel es braucht, dass vor jedem Zug, den wir besteigen, ein solcher Kraftkerl steht: zeitig und in tadellosem Zustand?

Wenn Sie aus dem Bahnhof von Zürich fahren und nicht schon eine holde Reisebekanntschaft gemacht haben, sehen Sie die backsteinroten Gebäude, wo Sie bestimmt schon gedacht haben: Hätte ich nur das Vermögen, das in diesen ungezählten Lokomotiven steckt, die da umherstehen! Elektrische und dampfende. Lange und kurze. Schnellzügler und Güterzugschlepper. Kurzum: mit dieser Ausstellung kann es kein Spielwarenschaufenster aufnehmen. Und dabei sehen Sie natürlich nicht alle hundertsiebzig elektrischen Lokomotiven, die in Zürich zu Hause sind, im grössten schweizerischen Lokomotivenheim, sondern nur die wenigen, die gerade ausfahren werden oder zurückgekommen sind. Dann stellen sie sich auf einen Rollschlitten, eine sogenannte Schiebebühne, die das 120,000 kg schwere Ding spielend an sein Ruhegeleise schafft, jedes an sein Plätzchen, wie es in einer frischgekauften Spielwarenschachtel nicht schöner geordnet sein kann. Und während diese Schiebebühne wegfährt, schliesst sich auch die grosse Tür hinter ihm, automatisch, denn die Lokomotiven wollen auch einmal für sich sein.

Was sie dann machen? Zuerst einmal Toilette. Demnächst erhalten sie sogar Badewannen, eine neue Einrichtung, wo sie mit siedend heissem Wasser von unten abgespritzt werden. Vorläufig muss man sie noch persönlich waschen. Sie stehen dann über diesen unterirdischen Gruben, wo ich mir einmal vorstellen konnte, wie es ausschaut, wenn man von einem Zug überfahren wird. Aber das ist nicht der Hauptzweck dieser Einrichtung, die vor allem dazu dient, um ihnen so recht ins Zahnrädergebiss zu schauen. Manchmal hört man einen solchen Riesen stöhnen: mit hohlen Eisenklängen, die durch die Halle zittern. Denn alle dreissig Tage werden sie ausser Dienst genommen, stehen abseits und werden überholt. Alle Schieber und Türchen werden geöffnet, damit man sie auf Herz und Nieren prüfen kann. Und geduldig lassen sie es geschehen, dass ein halbes Dutzend Arbeiter an ihnen herumkrabbelt, als bekämen sie für allen gefundenen Schmutz ebensoviel Gold! Hier liegt beispielsweise eine abgenommene Laterne: wie ein Glasauge auf dem Nachttisch. Und es geht überhaupt recht intim zu. Sogar aufs Dach kraxeln sie — Aber halt: bevor ich davon erzähle, muss zuerst der Strom ausgeschaltet werden! Fünfzehntausend Volt sind sehr unangenehm. Aber da staunen Sie, wie ausgeklügelt alles gesichert ist: Jeder Mann, der auf ein Dach geht, muss einen Schlüssel mitnehmen, wie Sie ihn rechts im Bilde sehen, und eine erdleitende Stange an die Stromleitung hängen. Warum? Wenn ein einziger Schlüssel fehlt, weil er in der Tasche eines Arbeiters steckt, kann der Strom nicht eingeschaltet werden. Und wenn es trotzdem gemacht werden könnte, so gäbe es nur Kurzschluss, da die erdleitende Stange dranhängt, und wenn alles freigeworden ist und man wieder einschalten kann, ertönt vorher nochmals eine warnende Sirene. Aeusserste Vorsicht muss bewahrt werden, wenn soviel todesgefährliche Kraft in einem Hause wohnt!

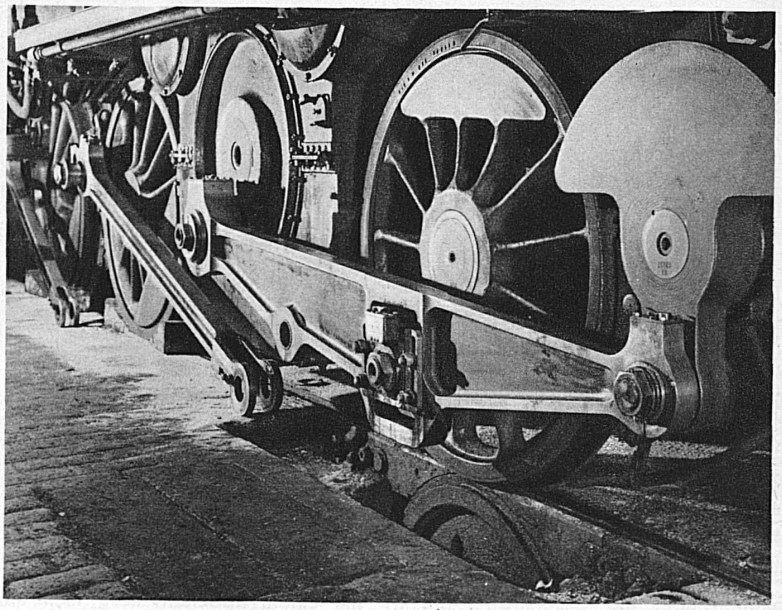


Was in der Radverschalung ist: das Zahnrad, das die Motorkraft auf die Laufachse überträgt. Aber aufpassen: der Motor ist abgefedert und das Rad nicht, so dass sich Verschiebungen ergeben und die Zähne nicht greifen würden? Erfinden Sie rasch die notwendige Lösung, und sagen Sie dann dem Arbeiter, wie er sein Stück einsetzen muss! Vielleicht sind Sie ein technisches Genie?

Wo man die 15,000 Volt einschaltet: alle Schlüssel sind im Brett, das heisst: kein Arbeiter mehr in Gefahr

Welche Verwandlung! Ein vergangenes Zeitalter sieht man, indem man hinübergeht, wo die Dampflokomotiven stehen. Sechzig Stück. Und wenn man gerade in diesen blitzblanken und saubern Innenräumen der Elektrischen gestanden hat, bedauert man alle Betriebe, die noch mit Dampf arbeiten. Aber man lächle nicht über diese altehrwürdigen Dinger, die wir als Buben auf allen Sonntagsausflügen nachgeahmt haben, bis man uns schimpfte, ob wir denn nichts von aller Landschaft sähen? Und wir antworteten, indem wir die Schuhsohlen weiterhin kaputt schlürpften: Tschitschü! Ein Museum meinen Sie? Sie werden vielleicht nochmals dankbar sein, dass diese Veteranen dastehen, um bei Stromunterbruch sofort ihren Hilfsdienst aufzunehmen. Kohlen hat es noch genug, ganze Berge, wovon vor allem die Rangiermaschinen fressen, diese kleinen und emsigen Puster, die das besorgen, was ich als Bub in der freien Hand machte: Züge zusammensetzen. Auch steht da eine Dampfmaschine, die tagein und tagaus unter vollem Dampf gehalten wird: ein Befehl, und schon reist sie los mit ihrem Hilfswagen, der alles enthält, was man an Unglücksstätten braucht.

Nachdem ich mich noch im Spital umhergetrieben habe, wo sie die Dinger auseinandernehmen, so dass man im Vorübergehen ganze Achsenpaare stehlen könnte, und nachdem ich mich mit den Fingern von allerlei Merkwürdigkeiten überzeugt habe, muss ich meine Hände waschen: drüben im modernen und geräumigen Gebäude, wo die Menschen untergebracht sind. Ein Ameisenbetrieb, wenn diese achthundert Leute zu ihren völlig verschiedenen Dienststunden kommen und gehen. Auch eine Kantine bleibt mir unvergesslich: wenn ein rabenschwarzer Heizer gerade schneeweisse Milch trinkt! Aber nach getaner Arbeit ist wohl baden: zumal in solch flotten Einzelwannen. Man hat ja keine Ahnung, was alles zu einem solchen Betrieb gehört; beispielsweise eine Riesenwäscherei. Wozu? Für die vielen Bahnhoftüchlein und so weiter. Und die langen Gänge sind tapeziert mit Tabellen: in der Nähe von Lavorgo nicht über vierzig Kilometer fahren! Da steht es, wo in der Schweiz überall wunde Stellen sind, so dass die Führer aufpassen müssen — ich meine das nicht politisch! Auch die Arbeitsstunden und Fahrzeiten sind eingetragen, so dass man über die unübersichtliche Arbeit von 260 Führern eine saubere und rasche Orientierung hat. Aber wer hätte das vermutet: eine richtige Schulstube! Mit Uebungsmodellen und Tafeln. Nicht für uns Journalisten, sondern für die verantwortungsbeladenen Männer, denen wir unser Leben und unsere Koffern anvertrauen. Es ist nämlich keine Kleinigkeit, einen Zug zu stoppen. Ich meine: dass er wirklich an der Station hält und nicht in ihrer Umgebung, dass die Fahrgäste nicht durcheinandergeschüttelt werden, was recht peinlich werden kann, und bei ihrer Ankunft nicht gleich ins Spital überführt werden müssen. Das braucht Gefühl! Denn jedesmal ist der Zug anders in Länge und Belastung, so dass man sich nicht ein Schema machen kann: ich beginne mit dem Bremsen beim vierten Hühnerhof rechts oder so. Und bei den vielen Gefällen, die unser Land hat, heisst es aufpassen, dass man nicht, zumal mit Güterzügen, allzu rasch abbremst, damit der Zug nicht einfach ins Rutschen kommt und dann erst in einem Nachbarland stehen bleibt! Das braucht wirklich Gefühl. Sie haben recht: vor allem braucht es natürlich Bremsen. Unsere Hochschule ist ein Kindergarten, verglichen



Eine Operation an den Muskeln

Die alte Garde ! Auch wenn sie sich das Rauchen nicht abgewöhnen wird, so besorgt sie's doch recht diskret

mit diesen gerissenen Unterrichtstabellen: das Schema einer Wagenbremse, wo beim Einschalten die strömende Druckluft durch verschiedenfarbiges Licht veranschaulicht wird. Und wer einmal Bremsschwierigkeiten gehabt hat: ans Schulmodell mit dem Mann, wo er das richtige Schaltbrett hat, aber keine Wagen dazwischen, sondern nur diesen Verbindungsschlauch, wie Sie ihn zwischen den Wagen sehen, daran die Luftbremse eines Wagens, so dass er bei jedem Griffe gleich das ganze Funktionieren überblicken und verstehen kann. Was mich besonders beruhigt: wenn ein Zug einmal reissen würde, so dass auch diese Schläuche mit der Bremsluft unterbrochen würden, so setzt sich gerade dadurch die ganze Bremsvorrichtung in Tätigkeit, und die Wagen bleiben automatisch stehen — wenn möglich an einem schönen Aussichtspunkt; bisher hatte ich dieses Glück allerdings nie, sondern ich bin immer ans Ziel gekommen und in den Bahnhöfen derart sanft abgebremst worden, dass ich lächelnd weiterschlief. mf.

Ein Mann lernt bremsen ! Denn wir wollen doch Meister bleiben über die Riesenkräfte, die wir mit einem Rädchen heraufbeschwören, nicht der unglückliche Zauberlehrling, der dann dem Zauber nicht mehr wehren kann

Eine ernste Schule : es geht nicht um ein Zeugnis, sondern um einen ganzen Zug, nicht um eine väterliche Ohrfeige, sondern um Hunderte von Menschenleben. Aber die Wachheit in diesen Männergesichtern, erweckt sie nicht das wohlverdiente Vertrauen ?

Photo : Wolff, Steiner-Heiniger