

Interview mit Riesen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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.]**

Band (Jahr): - **(1934)**

Heft 4

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-772781>

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.

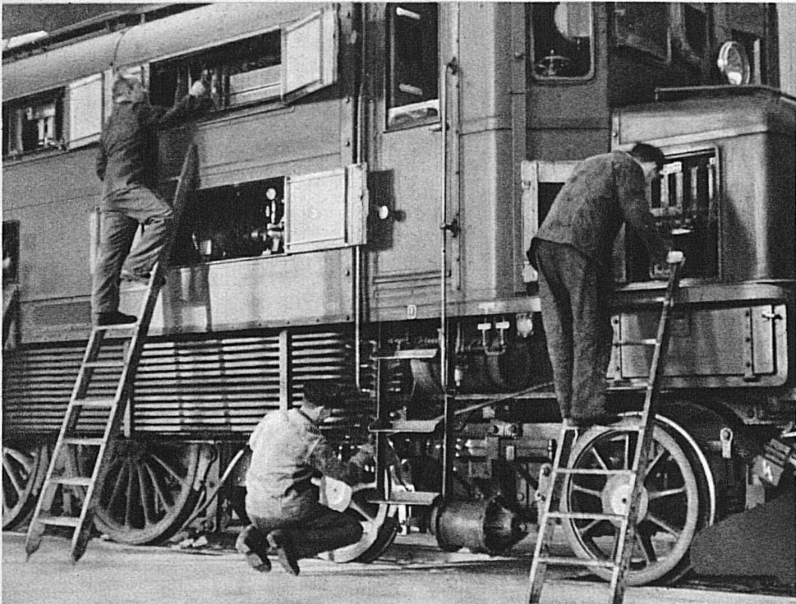
Haftungsausschluss

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.

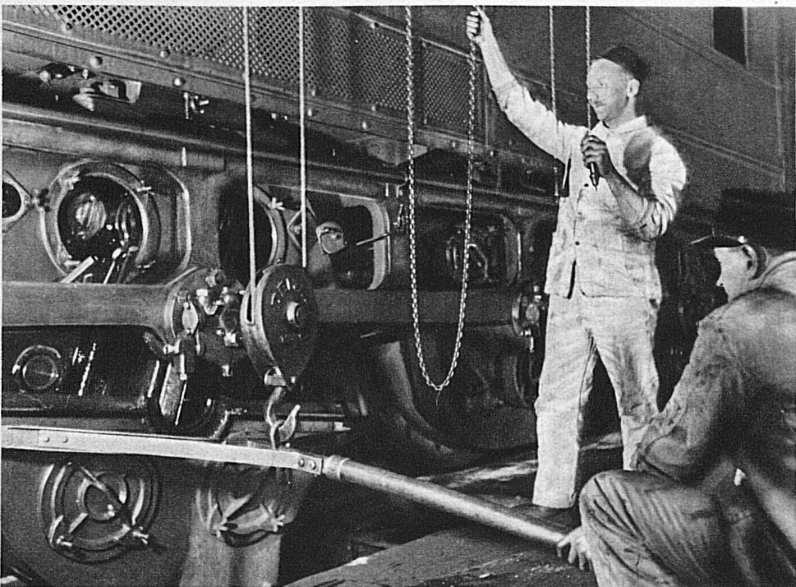
Interview mit Riesen



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!

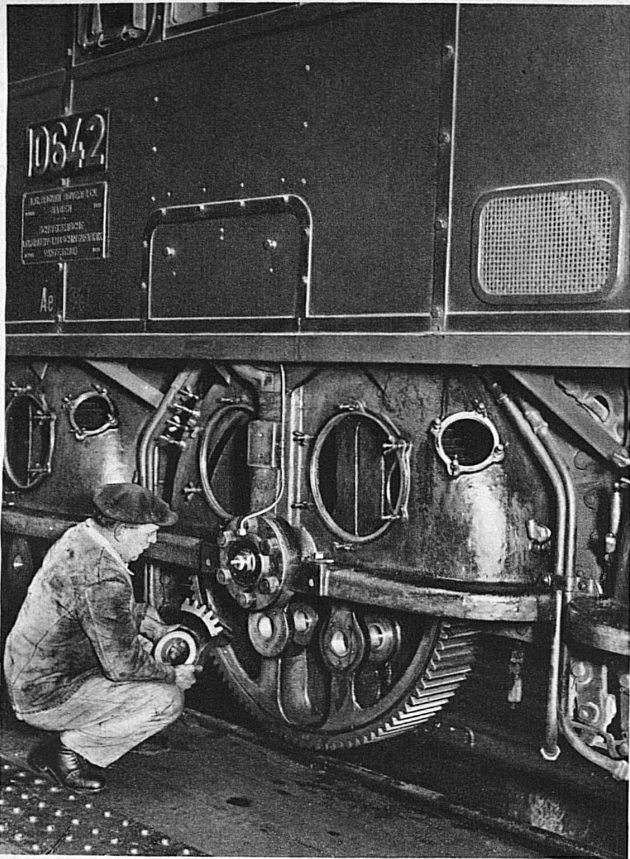


Zuerst zieht man der Lokomotive einmal die Schuhe aus

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 hundert-siebzig 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 aussieht, 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 Zahnradergewiss 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!



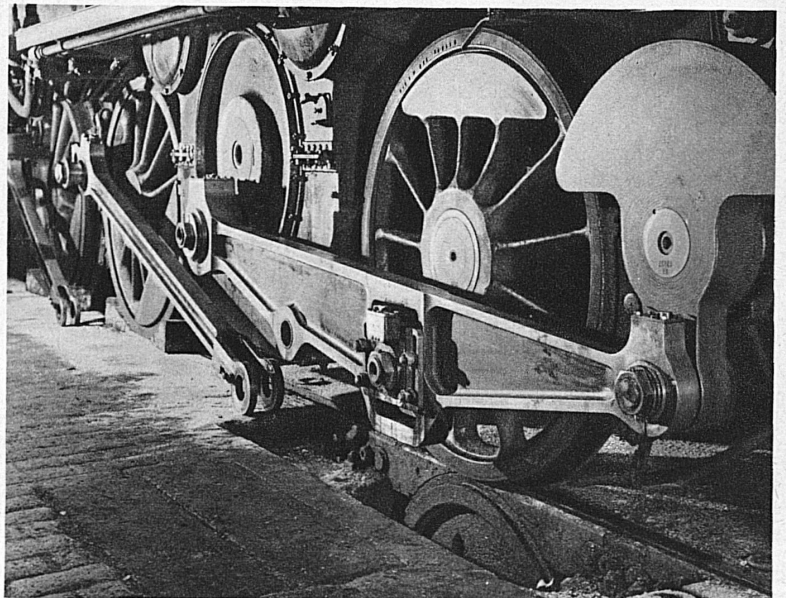
Was in der Radverschaltung ist: das Zahnrad, das die Motor-
kraft auf die Laufachse überträgt. Aber aufpassen: der
Motor ist abgefedert und das Rad nicht, so dass sich Ver-
schiebungen ergeben und die Zähne nicht greifen würden?
Erfinden Sie rasch die notwendige Lösung, und sagen Sie
dann dem Arbeiter,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



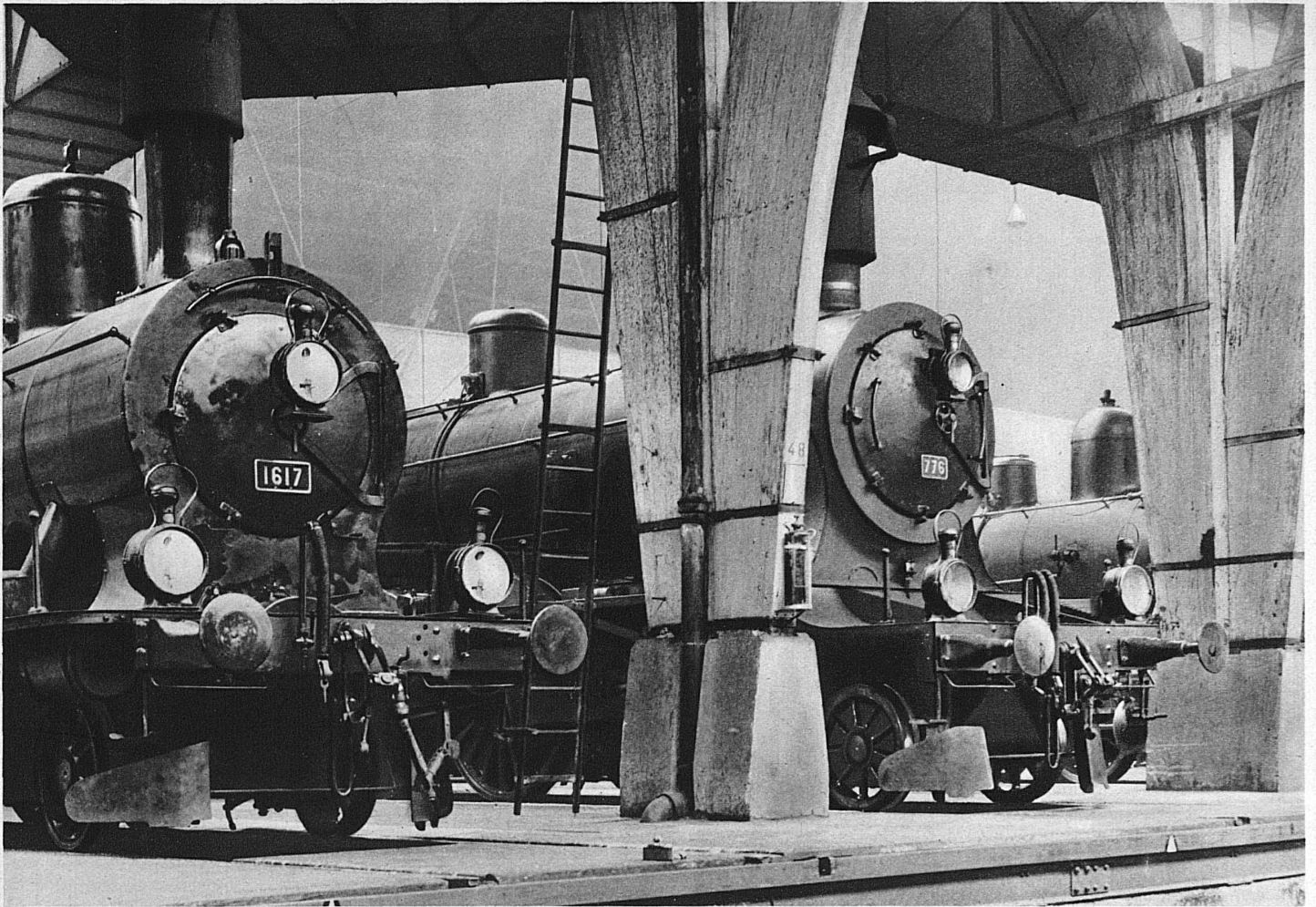
Wo man die 15,000 Volt einschaltet: alle Schlüssel sind im
Brett, das heißt: kein Arbeiter mehr in Gefahr

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 Elek-
trischen gestanden hat, bedauert man alle Betriebe, die noch mit Dampf
arbeiten. Aber man lächle nicht über diese altehrwürdigen Dinge, die wir
als Buben auf allen Sonntagsausflügen nachgeahmt haben, bis man uns
schimpfte, ob wir denn nichts von aller Landschaft sähen? Und wir ant-
worteten, 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 Hilfs-
dienst 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 zusammen-
setzen. 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 Dinge
auseinandernehmen, so dass man im Vorübergehen ganze Achsenpaare
stehlen könnte, und nachdem ich mich mit den Fingern von allerlei Merk-
würdigkeiten 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
Bahnhöftüchlein 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 Arbeits-
stunden und Fahrzeiten sind eingetragen, so dass man über die unüber-
sichtliche Arbeit von 260 Führern eine saubere und rasche Orientierung hat.
Aber wer hätte das vermutet: eine richtige Schulstube! Mit Übungs-
modellen und Tafeln. Nicht für uns Journalisten, sondern für die verant-
wortungsbeladenen 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 pein-
lich 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 abbrems, 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 Bremschwierigkeiten 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 weiterschliefe. 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