Ein Lokomotivführer erzählt vom Winter

Autor(en): **E.G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1935)**

Heft 1

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778782

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.

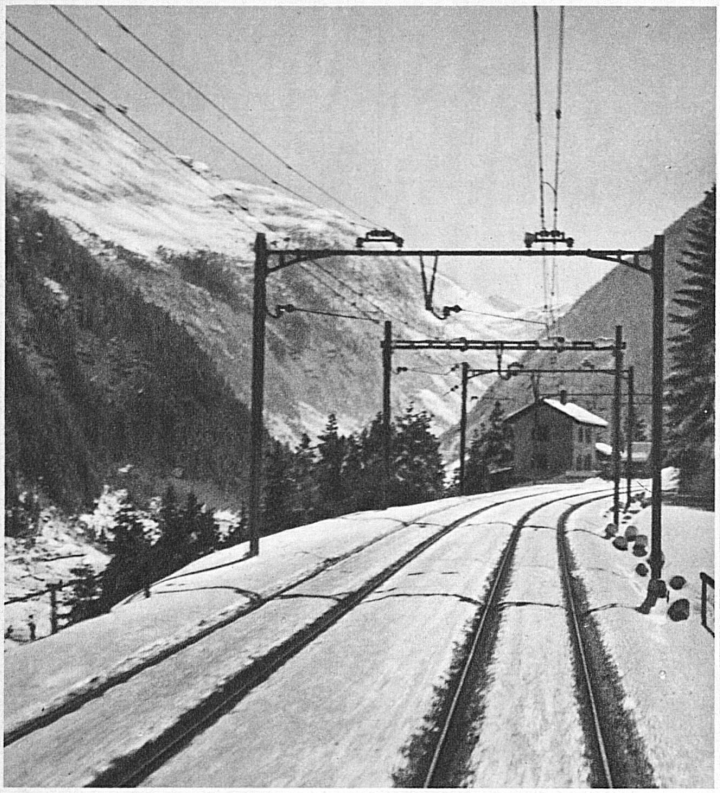
Haftungsausschluss

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.

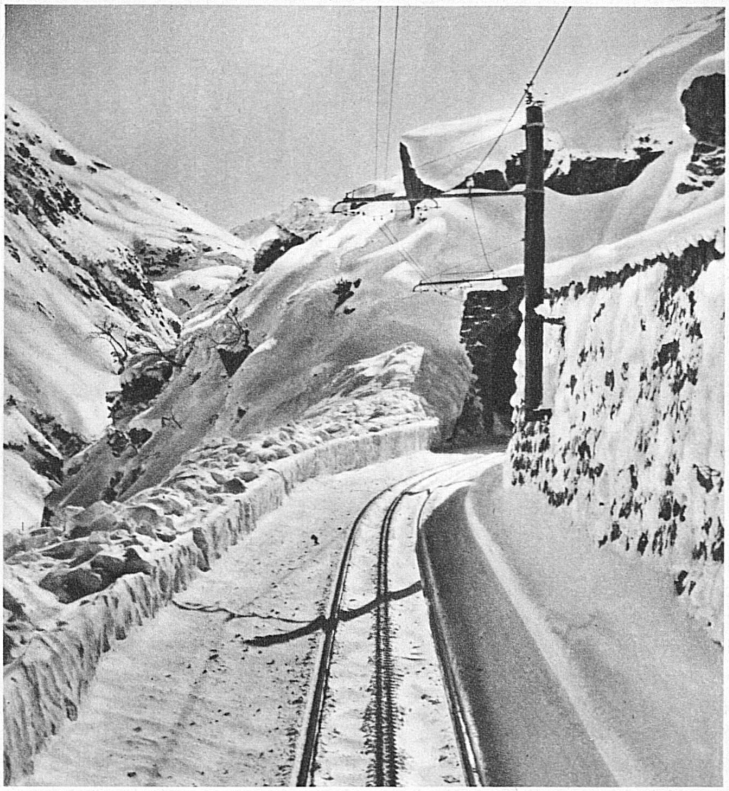
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

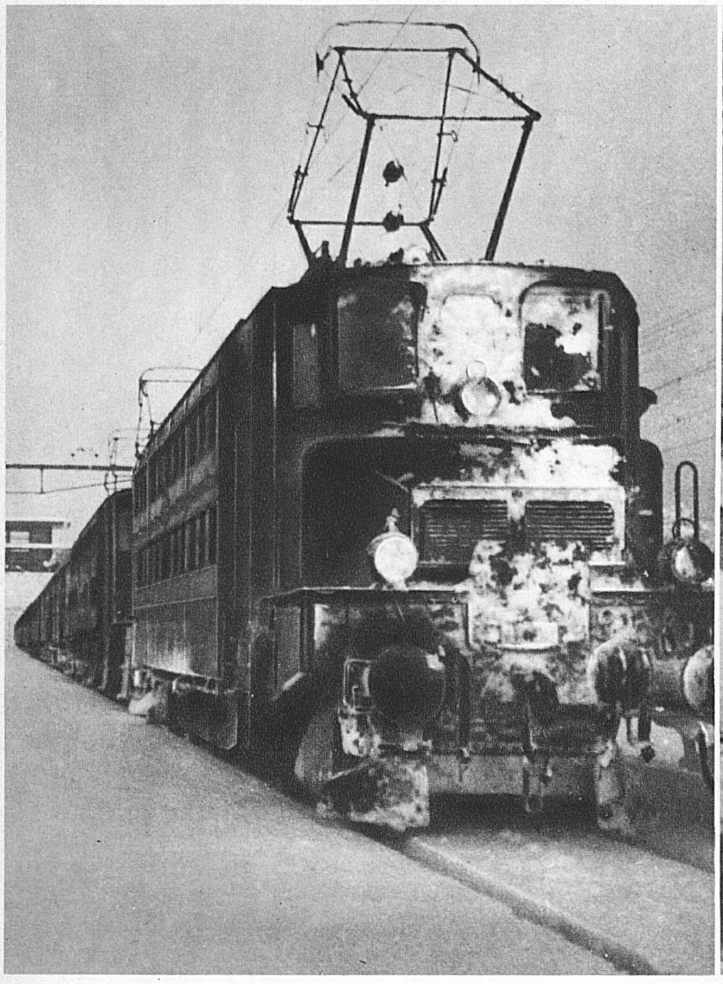
Ein Lokomotivführer erzählt vom Winter



Die Gotthardlinie



Andermatt—Oberalp



Das schneeverharschte Gesicht der Lokomotive

Froststarrendes Gebälk

Während wir uns — geborgen in wohliger Wärme — von der Bahn durch die schimmernde Pracht der verschneiten Landschaft tragen lassen, steht vorn am Führerstand seiner Lokomotive der Mann, dem wir unser Leben anvertrauen. Was wissen wir von den Beschwernissen seines Dienstes im Winter, von der Verantwortung, die gerade in diesen Monaten auf ihm lastet? Wir haben mit einem Lokomotivführer gesprochen und uns von ihm erzählen lassen, wie er den Winter erlebt. Mit einem der vielen ruhigen und besonnenen Männer, die auf den Schweizerstrecken in wachsamer Pflichttreue auf ihrem Posten stehen.

« Mit den Vorbereitungen zur Fahrt fangen die Schwierigkeiten des Winters schon an, denn unsere Maschinen lieben die Kälte nicht. Haben sie die Nacht in einem Depot zugebracht, so geht es an. Haben sie aber längere Zeit im Freien gestanden, dann ist das Oel erkaltet, dann sind die Ventilatoren eingefroren, der Stufenschalter durch den Frost widerspenstig geworden, und auch die Stromabnehmer müssen genau auf ihre Gangbarkeit geprüft werden; der Lokomotivführer ist dafür verantwortlich, dass sämtliche Apparate vor der Fahrt in Ordnung sind. Die Kontrolle ist im Winter oft langwierig und mühsam. Die nächste Mehrarbeit bringt die Heizung, die von der Lokomotive aus in die Wagen geschaltet wird. Es ist zwar nur ein Hebel zu bedienen, aber die Maschine muss vorzeitig mit den Wagen verkuppelt werden, damit sie schon vorgeheizt sind, wenn die Passagiere einsteigen.

Die eigentlichen unangenehmen Winterbegleiterscheinungen beginnen für den Lokomotivführer aber erst während der Fahrt. Unsere Sportler, die wir in die Berge bringen, dürfen sich über Schnee und Frost freuen, wir in der Lokomotive sind weniger begeistert. Klare Sicht ist für den Lokomotivführer das erste Gebot, und so liegt er in ständigem Kampfe mit der dünnen Eisschicht, die sich hartnäckig vor das Fenster legt. Klare Signale sind nicht weniger wichtig; aber wie oft geschieht es im Winter, dass der Schnee sich zwischen die Drähte legt und nicht erkennen lässt, ob ein Signal geöffnet oder geschlossen ist! Dann heisst es anhalten, Bescheid von der Blockbude oder von der Station abwarten. Ein Signal, das nicht einwandfrei ist, zwingt zur Vorsicht. Auf freier Strecke sollte uns der Schnee, von der Anstrengung der Augen abgesehen, keine Schwierigkeiten machen. Der Lokomotivführer muss freie Bahn vorfinden: dafür sorgen bei starkem Schneefall die Schneepflüge, die beispielsweise am Gotthard an manchen Tagen unausgesetzt hin- und herpendeln, während sonst unser an der Lokomotive angebrachter Schienenräumer genügt, um eine Schneedecke bis zu 30 cm wegzuschleudern. Aber immerhin treten manchmal plötzliche Verwehungen ein, die eine sofortige Meldung an der nächsten Station notwendig machen.

Schlimmer ist für uns eigentlich der Kampf mit dem Eis. Bildet es sich auf den Schienen und versucht es, der Lokomotive das Anfahren zu erschweren, so kann man ihm verhältnismässig leicht zu Leibe rücken, indem man vom Sandstreuer fleissig Gebrauch macht. Heimtückisch aber sind die riesigen Eiszapfen, die sich in den Tunnels bilden, mitunter nicht nur das Stirnfenster der Lokomotive einschlagen, sondern zuweilen auch die Stromabnehmer, die gegen solche Attacken sehr empfindlich sind, beschädigen. Fast noch empfindlicher ist der Geschwindigkeitsmesser, der infolge starker Kälte plötzlich zu streiken anfängt. Da hilft es nichts, dann muss man mit der Uhr in der Hand die Geschwindigkeit abschätzen, bis am Ziel der störrische Apparat ausgewechselt oder aufgetaut wird.

Das Auftauen der Lokomotiven ist in strengen Tagen gewöhnlich der Abschluss der Fahrt. Dann werden Kessel mit Holzfeuer unter die Maschine gestellt, mit Pechfackeln, die uns im Winter immer begleiten, wird die Eiskruste an den komplizierten Stellen abgeschmolzen — die übrige Arbeit besorgt die Heizung des Depots, die Schnee und Eis über Nacht zu Wasser werden lässt. »

So sieht unser Lokomotivführer den Winter. Und er freut sich schon jetzt wieder — auf den Mai, wo es keinen Schnee, kein Eis, sondern behagliche, sonnige Frühlingswärme gibt.

E. G.

Phot.: Jost & Steiner, Wasow-München, Wolff

Nach der Fahrt durch die weisse Welt