

Abschied vom Dampfross

Autor(en): **H.W.Th.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776833>

Nutzungsbedingungen

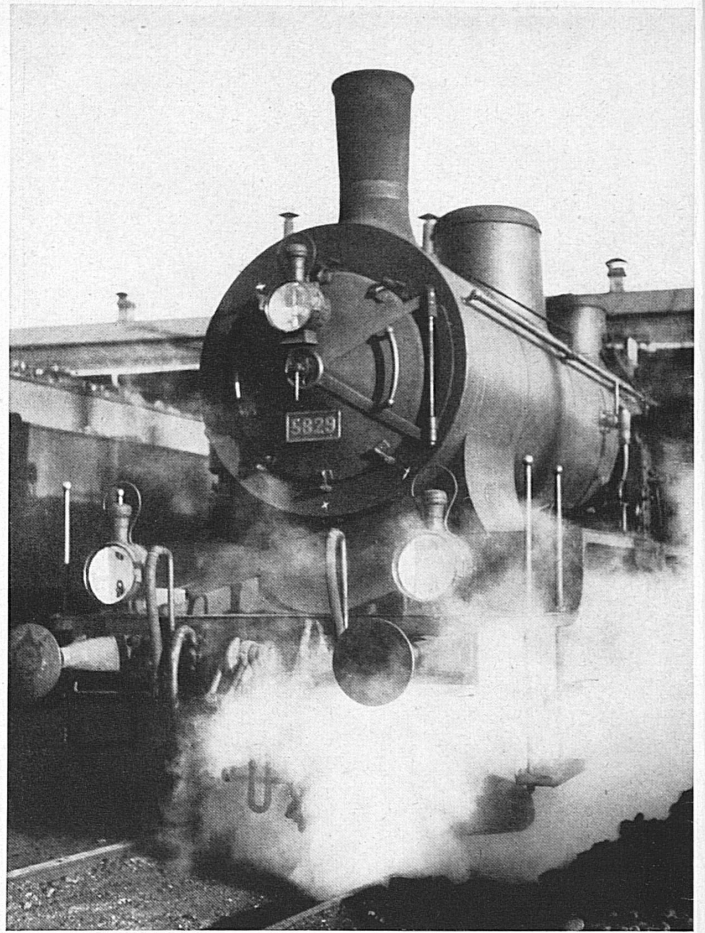
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

ABSCHIED VOM DAMPFROSS

Mit Riesenschritten geht das große nationale Werk der Elektrifikation der schweizerischen Eisenbahnen seinem Abschluß entgegen, und schon heute ist der Dampfbetrieb auf einige wenige Strecken unserer Bundesbahnen und eine kleine Anzahl privater Transportanstalten zurückgedrängt. Doch unsere Genugtuung über den Sieg des technischen Fortschrittes wird getrübt durch die Wehmut des Abschieds von der Dampflokomotive, die vielen von uns mehr war als ein bloßes Triebfahrzeug. Diesen kam sie wie ein Lebewesen vor. Und in der Tat: glich nicht ihr glühender Kessel dem warmen Leib eines Tieres? Die Rauchkammer — war sie nicht dessen Brust? Räder und Triebwerkgestänge — waren sie nicht seine Glieder? Ihre drei Stirnlampen — empfanden wir sie nachts nicht als ihre glühenden Augen? Und erst ihre Funktionsgeräusche: das leise Sieden des Wassers, der weiche Brodem des Dampfes aus den Stopfbüchsen von Zylinder und Schiebergehäuse, der Atem des Hilfsbläses im Kamin und der Herzschlag der Dampfpumpe für die Westinghousebremse, dann unter der wachsenden Dampfspannung das energiegeladene Brummen der Sicherheitsventile und schließlich unter dem Überschuß nach Tätigkeit drängender Kraft ihr tosendes Abblasen — waren das nicht Lebensäußerungen gleich jenen eines Tieres, die wir gleichsam von innen verstanden und liebevoll verfolgten? Vollends aber ihre Bewegungserscheinungen! Wem hätten die ersten tiefen und schweren Atemstöße der Maschine bei der Anfahrt eines schwe-



ren Zuges keinen Eindruck gemacht? Wer hätte nicht ihre Erleichterung mitempfunden, wenn das Schwerste der ersten Meter überstanden war, der Führer das Handrad der Schiebersteuerung auf halbe und schließlich auf Viertelfüllung zurückdrehte und sich die Härte der zuerst fast explosiven Auspuffschläge zu jenem weichen Puffen milderte, das sich mit zunehmender Geschwindigkeit des Zuges in einem fast behaglichen Plappern verlor? Aber auch unser Auge fand seine Befriedigung beim Anblick einer solchen Maschine. Ihr reich gegliederter Bau schien ihren vielfältigen Organismus zu verraten. Das Spiel ihrer Kurbelglieder während der Fahrt befriedigte unseren ästhetischen Sinn kaum weniger als die Bewegungen eines Leichtathleten. Die Dampfsäule, die sie zeitweilig tobend in die Höhe jagte, erregte uns, und wenn nachts beim Aufwerfen frischer Kohle der grelle Feuerschein ihre Rauchfahne in flammende Lohe verwandelte, wollte uns schier bangen vor der elementaren Wucht und Pracht dieses Tieres voller Kraft und Ungestüm.

Doch wir sprachen freilich auch davon, daß dieses Wesen ungeheure Mengen von Kohlen fraß. Und das brachte uns zurück zur Besinnung auf die Abhängigkeit vom Ausland, in die uns der Kohlenhunger der Dampflokomotiven versetzte. Und wir gedachten der ungenutzten Energien unserer Bergwasser und mußten schon um unserer Unabhängigkeit willen daran gehen, die « Weiße Kohle » auch zur Beförderung unserer Züge heranzuziehen. So begannen wir die Dampftraktion mehr und mehr durch den elektrischen Betrieb zu ersetzen. Mit rund 1500 Stück erreichte unser Bestand an Dampfmaschinen um das Jahr 1915 seinen Höhepunkt. Seither ist ihr Bestand um mehr denn tausend gefallen. Nur noch auf Nebenlinien genießen sie ihr Gnadenbrot. Bald werden sie bis auf ganz wenige Strecken verschwunden sein, deren Elektrifikation sich wirklich nicht lohnt oder praktische Schwierigkeiten bietet. Dann werden ihre letzten Vertreter nur noch als Notreserve für den Fall von Unterbrechungen des elektrischen Betriebes unter Dampf gehalten werden. Im übrigen aber wird für die Schweiz ein neues Zeitalter der Schiene anbrechen: jenes des rein elektrischen Betriebes ganz aus einheimischer Kraft. H. W. Th.

Montage einer elektrischen Relais-Station.
Montage d'une station-relais électrique.

