

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 37 (1947)
Heft: 3

Artikel: Das Dampfross wieder in Ehren!
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-634659>

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](#)

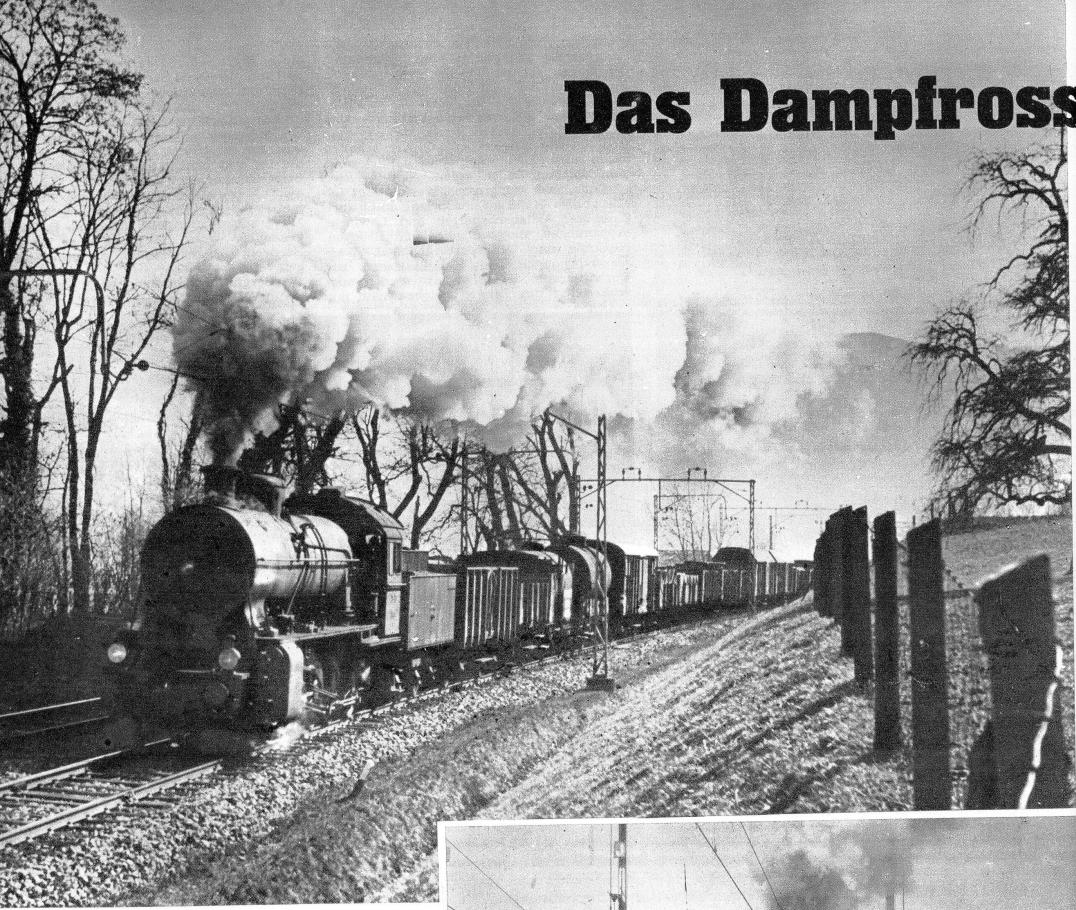
Terms of use

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: 21.02.2026

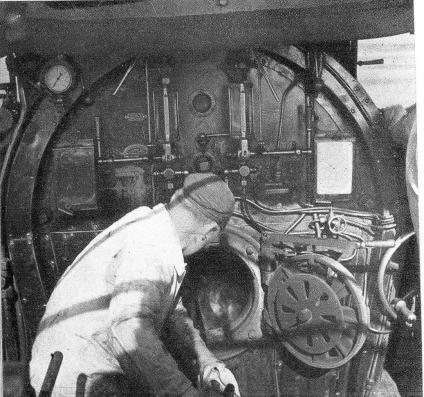
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Dampfrosswieder in Ehren!

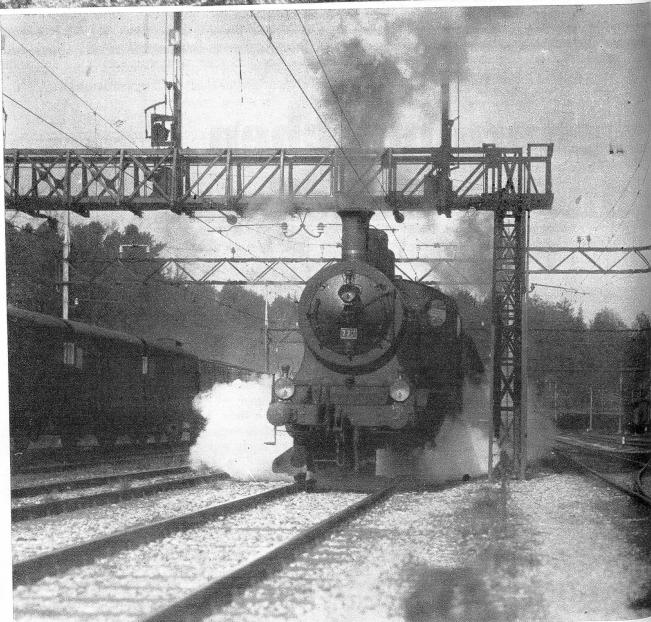


Fast glaubt man das eifige Pusten der Loki zu hören, die entlang des Léman zwischen Genf und Lausanne zu ihrem muntern Spruch: „I mues doch gäng... wie ehemals die langen Güterzüge zieht“ (Hürlimann)

Das Personal der Dampflokomotive; Heizer und Führer sehen in der Maschine mehr als ein technisches Wesen, weil sie mehr «Leben» in sich hat, als ihre elektrische Schwester und deshalb vom Menschen auch besonderes «Verständnis» erfordert



Mit stolzer Verachtung schlüpft sie unter den Triumphbögen durch, die die moderne Technik der elektrischen Schwestern bauen musste



ts. Strommangel überall, Strommangel deshalb auch beim Grossverbraucher, der SBB. Just zu einer Zeit, da wir unsere Lokomotiven sowohl wie das Wagenmaterial so dringend nötig haben, mussten sich auch die Bundesbahnen ethlichen Einschränkungen unterwerfen. Es genügte nicht, die Heizung in den Personenwagen auf eine Temperatur von 14 Grad herabzusetzen, die Zugkompositionen zu kürzen, auf die Führung allfälliger Extrazüge zu verzichten und sogar die Sportzüge gekennzeichneten Kurse fallen zu lassen. Jetzt hiess es, wie in den vielgerühmten Kochbüchern: «Man nimmt...» Und man nahm tatsächlich aus der «unsterbenen Schublade» jenes Material hervor, das vor Jahren sozusagen mit einem überlegenen Lächeln dem Licht des Tages entzogen worden war. Dampfross um Dampfross wurde dem Depon entführt, neu gestriegelt, aufgepäppelt, jene Lokomotiven, heimlich und romantisch, die vor vielen Jahren mit langer, weißer Rauchfahne keck durch das Land zogen. Nicht nur wurden sie schleunigst in den Bahnhofrangierdienst gestellt, sondern sie erhielten sogar die Aufgabe, Güterzüge kreuz und quer durch das grosse Schienennetz zu ziehen. Man nahm also und — man hätte gerne noch mehr genommen, wenn dies möglich gewesen wäre. Denn der Park an Dampflokomotiven bietet in der Schweiz aus wohlverständlichen Gründen keinen sehr imposanten Anblick mehr. Nicht weniger denn 30 Stück wurden im Jahre 1945 vom Reisefeuer gepackt und wanderten nach Holland aus — blieben nur noch 301 Maschinen. Glaubt nicht, dass es sich bei diesem Bestand um lauter rasige und schneidige Typen handelt! Mindestens fünfzig leiden, wie dies bei allem Irdischen der Fall ist, an richtigen Altersbeschwerden und sind den Anforderungen der Zeit absolut nicht mehr gewachsen. Sie bleiben wo sie sind: im Loki-Greisenasyl. Ein gewisser Prozentsatz von der rüstigeren Equipe wiederum befindet sich naturgemäß in ambulanter Behandlung, d. h. in Reparatur. Was den Bundesbahnen an einsatzbereiten Dampflokomotiven noch verbleibt, lässt sich mit 170 Stück aufzufrieren, wovon 90 das Amt eines «Bahnhofsvaganten» versehen und 80 weitere für den Linientrieb in Frage kommen. Gegenwärtig verkehren diese «Chohlinen» in der Hauptsache als Güterzugsverspann auf folgenden Strecken:

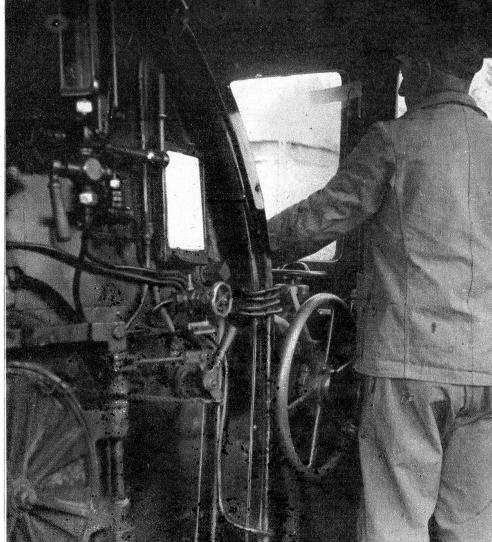
Kreis I: Broyetal, Wallis, Lausanne-Genf, Biel-Olten, Biel-Lyss, Bern-Langnau. Kreis II: Bellinzona-Locarno, Erstfeld-Luzern, Luzern-Olten, Zofingen-Wettingen, Basel-Delsberg. Kreis III: Winterthur-

Etzwilen, Zürich-Sargans-Buchs, Zürich-Olten, Oerlikon-Wettingen, Winterthur-Schaffhausen, Rorschach-Sargans-Ziegelbrücke.

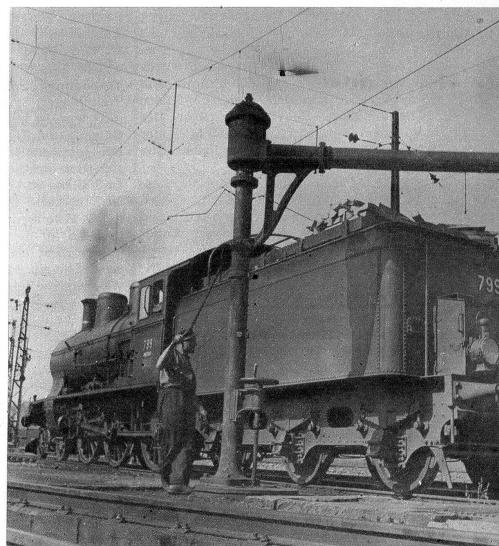
In Kreis I haspeln die Dampflokomotiven wöchentlich 8000 Kilometer ab, in Kreis II zwischen 12 000 und 13 000 Kilometer und in Kreis III 10 000 Kilometer. Dabei fragt man sich mit Recht: Was und wieviel fressen denn diese Dampfrosse? Wohlverstanden, den SBB geht dieser programmwidrige Einsatz gegen den Strich. Denn diese Dampflokomotiven verwandeln jeden Tag 138 Tonnen Kohle in Kraft und Rauch. Die Tonne Kohle kommt die SBB aber auf rund 120 Franken zu stehen, so dass die 170 Lokomotiven täglich die Summe von Fr. 15 600 verdampfen, um 65 000 Kilowattstunden einzusparen, was aber nur 2,8 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs der Bundesbahnen entspricht.

Wir sehen also, dass die 170 zusätzlichen «Gäule» in jeder Beziehung recht zünftig ins Zeug liegen und von unserer Kohlenreserve Tag für Tag beträchtliche Häufchen wegziehen. Das wäre in Zeiten, da die Zufuhren und die Kosten sich in normalen Bahnen bewegen würden, nichts Aussergewöhnliches. Da unzre Kohlenlager zurzeit grösstenteils von Polen beliefert werden und da nicht nur die Schweiz, sondern mit andern Ländern auch die Tschechoslowakei und Österreich das gleiche Jammerlied der Stromknappheit singen, zeigen sich in der Einfuhr dieses schwarzen Goldes neuerdings Schwierigkeiten. Der ganze Eisenbahnverkehr Polen-Schweiz läuft nämlich über die elektrifizierte Linie Linz-Buchs und wird durch die erwähnten Gründe mehr als erträglich in Mitleidenschaft gezogen.

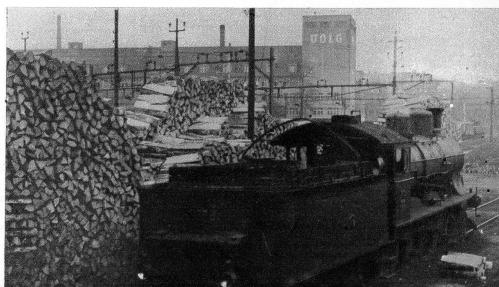
In der Schweiz ist allerdings nicht allein der Strommangel ausschlaggebend am Einsatz der Dampflokomotive. Viel weniger dürfte bekannt sein, dass der Mangel an elektrischen Lokomotiven noch schwerer ins Gewicht fällt. Längst gingen die Schweizerischen Bundesbahnen daran, ihren Lokomotivenpark von insgesamt 860 Stück zu erhöhen. Mehrere Aufträge sind vergeben, aber auch hier wirkt sich die lange Lieferfrist der Fabriken in sehr nachteiligem Sinne aus. So kommt es, dass die Dampflokomotiven zu zwei Dritteln die Lücken im elektrischen Lokomotivenpark zu überbrücken und nur zu einem Drittel der Energieeinsparung zu dienen haben. — Jedenfalls aber wollen wir die eifrig pustenden Dampfrosse inskünftig nicht bloss aus Pietät betrachten, sondern ihnen dazu einige dankbare und anerkennende Blicke entgegen schicken oder nachsenden. Ehre, wem Ehre gebühret



Lokomotivführer am Ausguck



Das Dampfross lebt nicht nur vom Brennstoff allein. Soll es etwas leisten, muss auch Wasser her



Neben Kohlen verschlingt die Dampflok auch klapperweise Holz