

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 271 (1998)

Artikel: Der Lokomotivführer und sein Enkel
Autor: Sautter, Heini
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-656824>

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: 03.01.2026

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

Der Lokomotivführer und sein Enkel

Hans, schon lange pensionierter Lokomotivführer, steht am Perronende beim Ausfahrsignal. Dieses hatte von Rot auf zwei übereinander stehende gelbe Lichter gewechselt. Das, stellt Hans fest, wird dem bald einfahrenden Intercity erlauben, zügig über das Signal hinaus vorzufahren, so dass am Zugsende keine Passagiere im Schotter aussteigen müssen. Zu seiner Zeit wäre das nicht so einfach gewesen. Das Signalbild mit den zwei gelben Lichtern gab es damals nämlich noch nicht. Der Lokomotivführer hätte auf einer Vorstation einen schriftlichen Befehl zur Vorbeifahrt am geschlossenen Ausfahrsignal erhalten, und zur Bestätigung hätte erst noch ein Beamter neben dem Signal stehen und winken müssen. Doch was für Vereinfachungen hat es wohl auf den Lokomotiven gegeben, jetzt wo alles elektronisch sein muss? sinniert Hans weiter. Nun, er würde seinen Enkel Peter, der den eben einfahrenden Intercity führte, gründlich ausfragen.

Mit «Alles ok!» übergibt Peter seinen Zug an den ihn ablösenden Kollegen. Er hatte seinen Grossvater schon bei der Einfahrt bemerkt und freut sich auf einen Schwatz. «Aha, du hast wieder eine «Neue» gehabt», begrüßt Hans seinen Enkel. «Du musst mir einmal erzählen, wie du dank Elektronik mit verschränkten Armen darauf fahren kannst. Braucht es dich denn da überhaupt noch?» «Ich will dir bei einem Kaffee die Illusionen nehmen», lacht Peter, und so konnte das Fachgespräch beginnen.

«Beim Fahren», das kann Peter bestätigen, «hat die Elektronik schon etliche Erleichterungen gebracht. So muss ich beim Beschleunigen nun nicht mehr aufpassen, dass die Motoren nicht überlastet werden. Die Geschwindigkeitssteuerung gestattet es mühe-los, die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten voll auszufahren. Diese Entlastung ist sehr willkommen, weil ich nun meine Aufmerksamkeit ganz auf die vor mir liegende Strecke konzentrieren kann; und das ist bei den heute höheren Geschwindigkeiten sehr wertvoll.

Wenn einer aber nur immer die gewünschte Geschwindigkeit einstellt und sonst nichts, ist dies gar nicht optimal», fährt Peter weiter. «Denn auf diese Weise voll fahren bedeutet erhöhten Stromverbrauch und kann unangenehme Ruckbewegungen im Zug auslösen. Die Fahrzeiten sind ja in der Regel so



Der Arbeitsplatz eines heutigen Lokomotivführers

bemessen, dass kleinere Verspätungen aufgeholt werden können. Das aber erlaubt bei ungestörter Fahrt, dass der Zug je nach Strecke im Schwung, ohne Energieverbrauch, fahren kann. Du kennst die Strecke Bern–Olten», kommt Peter zu einem Beispiel, und Hans nickt. «Also, wenn ich in Wynigen mit 110 km/h durchfahre, den Geschwindigkeitsschieber auf 140, die Zugkraft aber auf 0 lasse, läuft mir der Zug ohne weiteren Eingriff bis Roggwil, wo ich dann wegen der Kurven etwas bremsen muss. Nach Murgenthal muss ich wieder auf 140 beschleunigen, damit ich rechtzeitig in Olten bin.» Und Hans bestätigt, dass auch zu seiner Zeit ein Anwärter bei der Führerprüfung glatt durchgefallen wäre, wenn er nicht eine wirtschaftliche Fahrweise vorführen konnte.

«Aber wie ist es denn beim Bremsen? Das war zu unserer Zeit die grösste Kunst als das Fahren», fragt Hans weiter. «Das ist so geblieben», meint Peter. «Wohl sind die Bremsen stärker geworden und reagieren feiner, aber dafür sind die Geschwindigkeiten deutlich höher, so dass die Bremswege nicht kürzer werden konnten. Die Reibung zwischen Rad und Schiene ist bekanntlich viel geringer als zwischen Pneu und Strasse. Das ist ein Vorteil für den Energieverbrauch, hat aber den Nachteil, dass man nicht so scharf bremsen kann – die Folge sind lange Bremswege. Auch muss der Bremsbefehl im Normalfall immer noch pneumatisch über die Druckluft-Bremsleitung an die Wagen übertragen werden, weil erst ausgewählte Züge moderne elektrische Übertragungseinrichtungen haben. Das braucht Zeit, auch bei Korrekturen der Bremswirkung. Kommt dazu, dass ein Zug wie eine lange Handorgel reagiert, weshalb Korrekturen nur dosiert vorgenommen werden dürfen. Deshalb besteht die Kunst des Lokomotivführers auch heute noch darin, zu beurteilen, wo und wie kräftig er mit Bremsen beginnen muss, damit der Zug am gewollten Ort und sanft still steht.» «Schön und gut, aber könnte man nicht doch, mit Elektronik ...?» bohrt Hans weiter. Und Peter entgegnet, dass dazu ausser sehr leistungsfähigen Rechnern auch die Strecken-



Die neueste Lokomotive der SBB, Re 4/4 460

daten und die Eigenheiten des einzelnen Zuges in digitaler Form auf der Lokomotive benötigt würden, was wohl denkbar, aber für den Normalfall heute noch zu aufwendig wäre.

«Dafür musst du auf einen Urenkel warten!» fasst Peter zusammen und ist stolz, dass ein Lokomotivführer auch heute noch etliches an Wissen und Erfahrung braucht, um seinen Beruf zur Zufriedenheit der Fahrgäste ausüben zu können. Und Hans freut sich, dass das so geblieben ist.

Der Wirt weist den Ober an. «Den besoffenen Gast von Tisch 4 können Sie jetzt rauswerfen. Der hat seit einer Stunde nichts mehr bestellt.»

«Das hat er zwar nicht», antwortet der Ober, «aber ich lass ihn trotzdem drin».

«Wieso denn das?»

«Bisher hat er schon dreimal bezahlt.»