

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 70 (1952)
Heft: 48

Artikel: Erfahrungen beim Auslesen von Werkstatt-Meistern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-59718>

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: 03.04.2026

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

statt dessen das Unbewusste der Teilnehmer angesprochen wird, mit Vergleichen, Bildern, Parallelen aus der Biologie, aus der Welt des Kindes und andern Gebieten, aus denen den Teilnehmern einleuchtend aufgeht, was an Irrationalem im Unternehmen lebendig und wirksam ist. Das darüber Gebrachte wird eher erfasst, geglaubt, als richtig erkannt, wenn die Schulung nicht nur auf das Unternehmen ausgerichtet ist, sondern dem Einzelnen auch Hilfen bietet für seine Aufgabe als Vater, seine Situation als Gatte, der mit einem anders gearteten Menschen zusammenlebt, seine persönliche Situation mit all ihren allgemein-menschlichen Konflikten, die sich aus dem Zwiespalt ergeben zwischen dem, was einer ist und dem, was und wie er sein möchte.

Es ist wichtig, dass der so Geschulte nachher in seinem Unternehmen nicht allein steht, sondern noch andere kennt, die seine Bemühungen verstehen, ihn als Kollegen oder als höhere Vorgesetzte unterstützen. Teilnehmer z. B. aus der Werkmeisterschule Winterthur erklären nach Jahren, dass jede Besprechung, Abklärung oder gar Meinungsverschiedenheit mit einem Meister, der auch von den «Ehemaligen» ist, in ganz anderem Geist und Ton verläuft, als das vorher mit einem Meister der Fall war. Denn der Einzelne, der als Vorgesetzter geschult wurde, hat ja selbst erlebt und erfasst, dass er nicht einer Mode von «Human relations» folgen soll, sondern dass er im Grundsätzlichen seine Situation und Aufgabe als Vorgesetzter anders ansehen muss, sofern die Schwierigkeiten mit Untergebenen behoben werden sollen. Er gehört nicht mehr zum Aufsichtspersonal, dessen wichtigste Funktion ist einzugreifen, wenn schon etwas schief ging, der

zu kritisieren und zu organisieren hat, sondern er ist Meister und damit auch Magister, d. h. ein Lehrender und Helfender. Dies, weil alle materielle Entschädigung und Fürsorge an die Untergebenen je länger je weniger genügt, um eine günstige Betriebsatmosphäre, einen Team-Geist, eine Betriebsgemeinschaft zu erreichen. Sondern es wird mehr und mehr ein Immaterielles nötig, eben die Beachtung aller jener Beziehungen, die zwischen den Menschen lebendig wirken und sich gegenseitig beeinflussen.

Die Mentalität der Arbeiter- und Angestelltenschaft hat sich im Laufe des vergangenen halben Jahrhunderts ganz wesentlich verändert, und sie wird sich weiter in jener Richtung verändern, dass je länger je weniger nur eine technische Ausbildung der Vorgesetzten genügt; auch weil parallel mit Organisation und Rationalisierung alle Spannungen und Schwierigkeiten zwischen den arbeitenden Menschen ein prozentual steigender Unkostenfaktor werden.

In grösseren Unternehmen kommt es bereits vor, dass ältere Meister den Wunsch nach einer ähnlichen Schulung vorbringen, wie sie jüngere durchmachen durften, und dass Arbeiterkommissionen an die Geschäftsleitung das Begehren richten, es möchten auch jene Meister geschickt werden, die eine solche Schulung noch nicht durchmachen durften. Hieraus lässt sich nicht nur das dringende Bedürfnis nach einer solchen Schulung, sondern auch die sehr erfreuliche Bereitschaft der Arbeitenden nach ihr erkennen. Ihr zu entsprechen, ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit, weit mehr aber noch eine menschliche Pflicht.

Vierzig Jahre Sulzer-Diesel-Traktion

Mitgeteilt von GEBRÜDER SULZER AG., Winterthur

DK 625.282—833.6

Im September 1912 fanden auf der Strecke Winterthur—Romanshorn die Probefahrten mit der ersten Diesellokomotive der Welt statt. Diese Lokomotive (Bild 1) war mit einem einfachwirkenden, umsteuerbaren Sulzer-Vierzylinder-Zweitaktmotor ausgestattet, der eine Maximalleistung von 1600 PS bei 304 U/min entwickelte und direkt auf die Triebachsen wirkte. Die Nennleistung der Lokomotive betrug rund 1000 PS. Sie hatte zwei zweiachsige Lauf-Drehgestelle und zwei im Rahmen gelagerte Triebachsen. Ihre Länge betrug über die Puffer 16,6 m, ihr Dienstgewicht rund 95 t. Im März 1913 fuhr die Lokomotive über Basel, Strassburg, Worms und Nordhausen nach Berlin, wo sie vom Auftraggeber, den Preussischen Staatsbahnen, übernommen wurde.

1. Geschichtlicher Rückblick

Der Gedanke, den Dieselmotor für die Schienentraction zu verwenden, ist so alt wie die Maschine selbst. Bereits im Jahre 1897, als der betriebsfähige Motor vorlag, ist seine Verwendung auf Schienenfahrzeugen ernsthaft erwogen worden, und zwar so wie dies Diesel selbst von Anfang an geplant hatte. Es musste aber über ein Jahrzehnt vergehen, ehe man an die praktische Verwirklichung dieses Gedankens herantreten konnte. Die Schaffung einer für diese Zwecke brauchbaren Dieselmachine erwies sich als eine der schwierigsten Konstruktionsaufgaben, die in jenen Jahren dem Ingenieur gestellt werden konnten. An der Spitze der sich häufenden Schwierig-

keiten stand das Problem des Gewichtes und des Raumbedarfes. Während man z. B. bei Schiffsmaschinen in bezug auf diese beiden Grössen einen ziemlich weiten Spielraum hat, sind sie bei Schienenfahrzeugen an so enge Grenzen gebunden, dass erst die fortgeschrittene Entwicklung der Dieselmachine eine brauchbare Lösung bringen konnte. Weitere Schwierigkeiten bildeten die Fragen des Anfahrens, des Manövrierens und der Regelung, die bei der Traktion, wie man leicht erkennen kann, weit verwickelter sind als bei irgendwelcher anderen Anwendung.

Zur Ueberwindung all dieser Schwierigkeiten leistete die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur einen hervorragenden Beitrag. Schon früh wandte sie sich der Lösung dieser Probleme zu. In Zusammenarbeit mit Rudolf Diesel und Oberbaurat Klose gründete sie im Jahre 1906 die Studiengesellschaft für Thermolokomotiven, die das Studium und die Konstruktion von grossen Diesellokomotiven zum Ziele hatte. In den Werkstätten in Winterthur nach eigenen Plänen entstand in den folgenden Jahren der oben erwähnte Motor, der im April 1912 auf dem Versuchsstand den ersten Prüfungen unterzogen wurde. Die Planung und Ausführung des Fahrzeugteiles der Lokomotive war der Firma Borsig in Berlin anvertraut worden. Die Hauptverantwortung für das Gelingen des Unternehmens lag jedoch bei Gebrüder Sulzer, denen ausser dem Entwurf und der Konstruktion des Motors auch dessen Einbau in den Fahrzeugteil mit allen erforderlichen Hilfsmaschinen und Apparaten oblag.

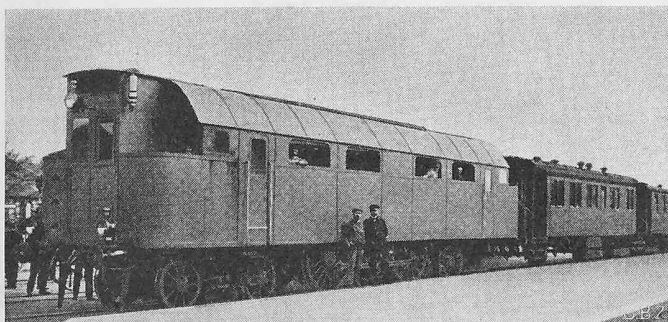


Bild 1. Erste Diesellokomotive der Welt, ausgerüstet mit einem Sulzer-Vierzylinder-Zweitaktmotor von 1000 PS, der die Triebräder direkt antreibt

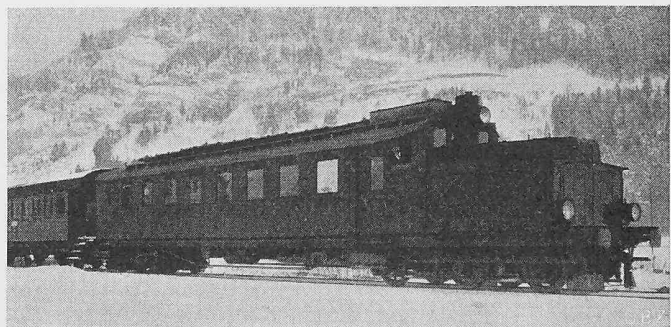


Bild 2. Einer der ersten Diesel-elektrischen Triebwagen der Welt, der im Jahre 1914 bei den Sächsischen Staatsbahnen in Betrieb gesetzt wurde.

Der Sechszylinder-Viertakt-Motor von 200 PS bei 440 U/min des Triebwagens (Bild 2) wurde später auf direkte Einspritzung und elektrisches Anlassen umgebaut. Der Triebwagen läuft heute noch bei einer schweizerischen Privatbahn.

¹⁾ SBZ Bd. 62, S. 297* (29. Nov. 1913)