

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 4 (1930)
Heft: 11

Artikel: Elektrische Lokomotiven in Verjüngungskur
Autor: Flückiger, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780579>

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

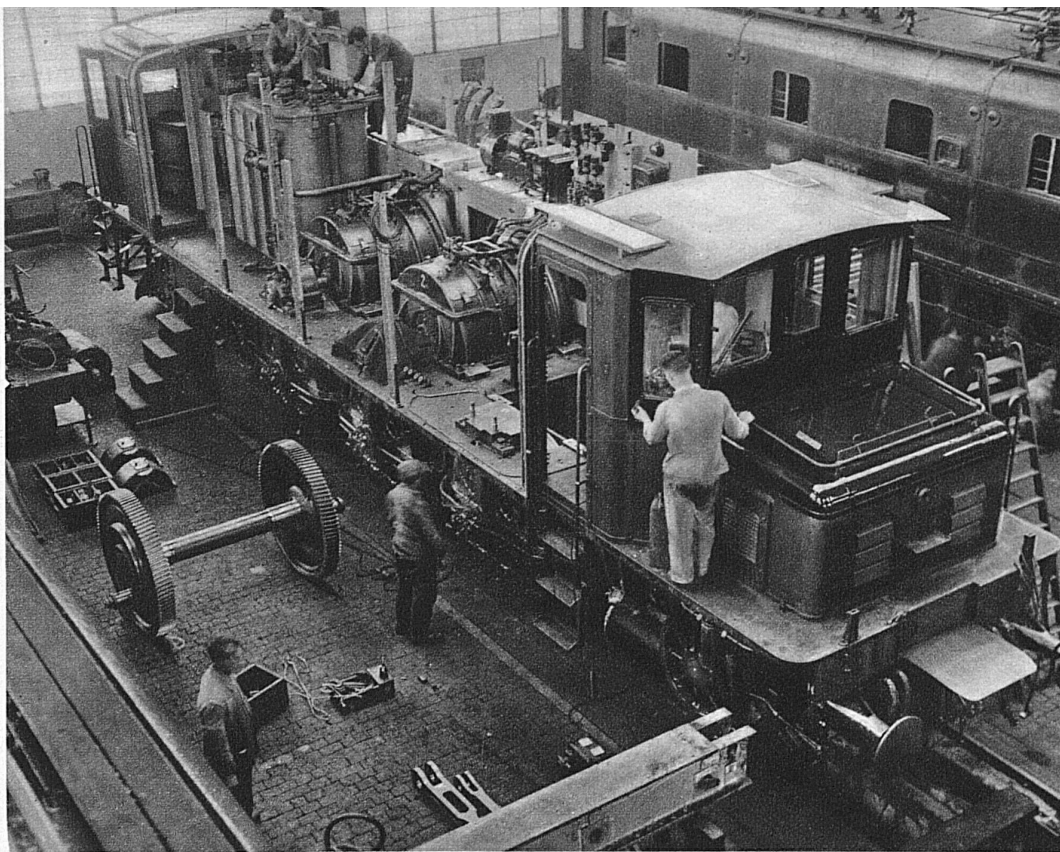
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.02.2026

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

Elektrische Lokomotiven in Verjüngungskur

Bilder aus der
Reparaturwerkstätte
der schweizerischen
Bundesbahnen
in Zürich



Alles wird blossgelegt und der letzte Winkel spürt die liebevoll kurierende Hand fachkundiger Spezialisten

Alle drei Jahre — man möchte es auch den Menschen wünschen — müssen sich die Lokomotiven der Bundesbahnen zur Generalrevision stellen; die Personenwagen alle zwei Jahre, diejenigen des internationalen Durchgangsverkehrs sogar alle sechs Monate.

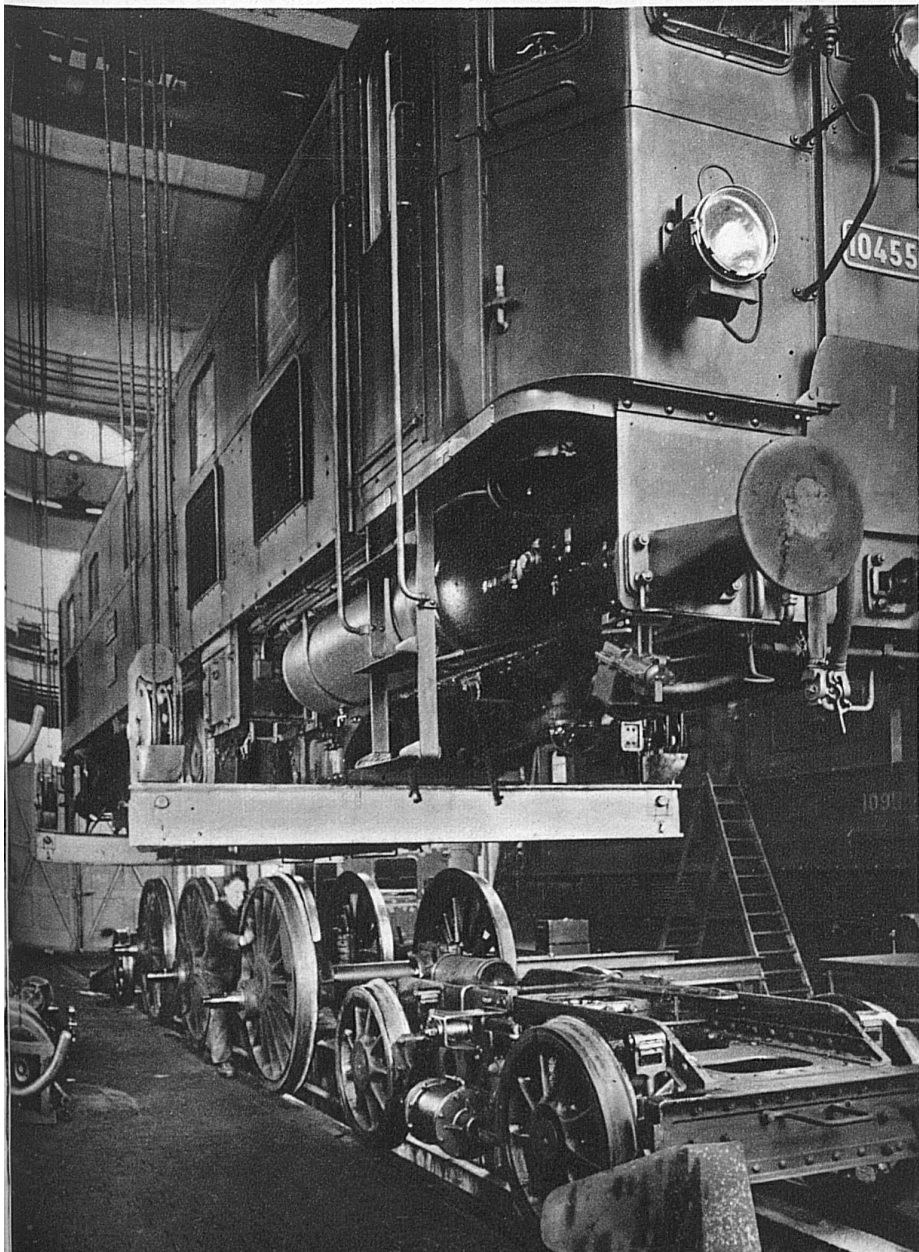
Schon in dieser verhältnismässig kurzen Zeit nimmt es Puffer, Federn und Achsen hart mit. Die Wagenfarben wollen abblättern. Türen und Fenster sitzen nur noch locker in den Rahmen. Die Gepäckträger ragen müd und schief wie Greise. Rost hat sich dick an Trägern und Nieten wie böser Krebs angepilzt. — Es gibt auch zerschlagene Scheiben, zerbrochene Lampen, zerrissene Vorhänge und zerkratzte Spiegel, die klexig geworden wie altes Löschpapier.

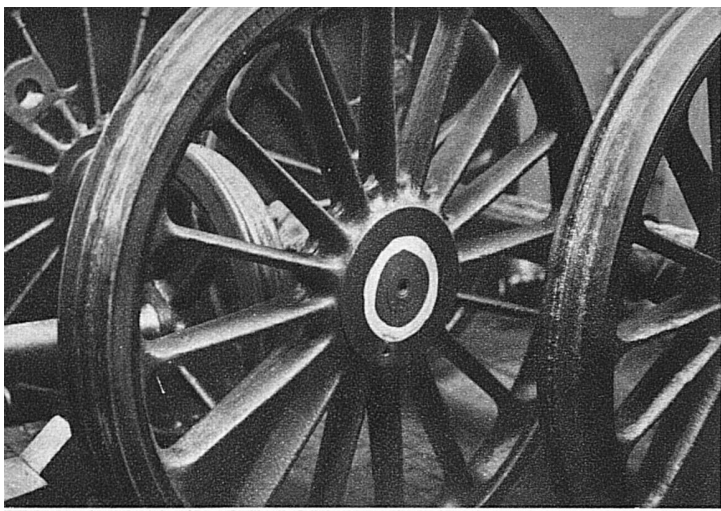
Man könnte fast zum Glauben kommen, es reisten lauter Tollwütige. Ja, ja! Verbrauch und Verschleiss scheinen uneindämmbar hartnäckig! Ein Trost, die SBB-Werkstätten sind noch hartnäckiger im Wiederherstellen! Sie werden nie mutlos, wenn sie schon täglich vor neuer Zerstörung stehen. Und das ist gut so.

Um die eingebrachten Wagen klettern handkehrum Arbeiter; Männer im blauen Werkelkleid, die schaben und kratzen und putzen und pinseln und schleifen und nieten und hämmern und schweissen — — Kämpfer gegen Verwittern, Vermorschen und Hinfälligwerden!

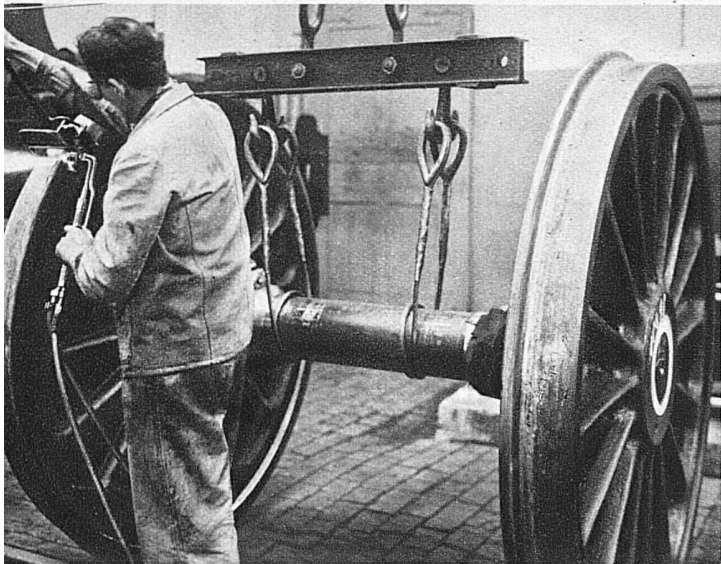
Altern ist dem Rollzeug grundsätzlich untersagt; das ist ein ungeschriebenes Gesetz der Bundesbahnen. Es gibt für Wagen nur ein plötzliches Verschwinden, einen kurzen Tod durch Schlag, Laufen oder —. Vom menschlichen Standpunkt aus hart, aber für eine Bahn, die einem ganzen Volke mit bestem Wissen und Gewissen dienen will, das einzig Mögliche.

Wie ein Leichtgewicht hebt der gewaltige Kran die schwere Lokomotive und man sieht am Bauche des Ungetüms ein Gewimmel von Apparaten, Stangen und Behältern

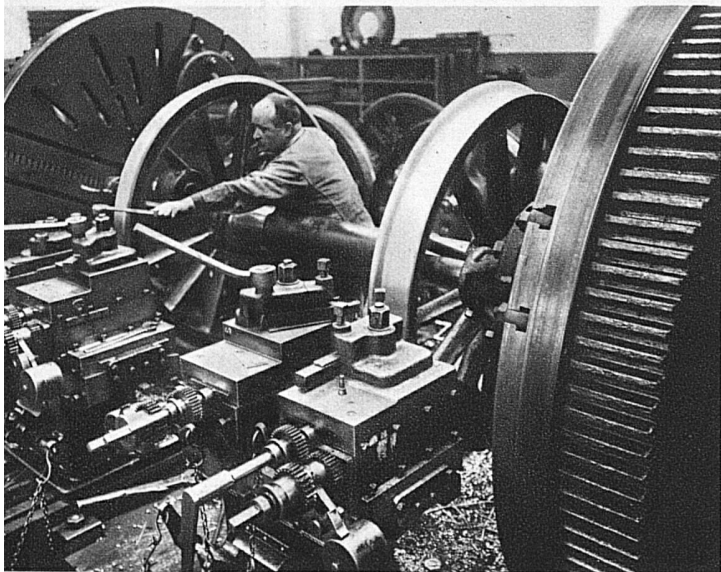




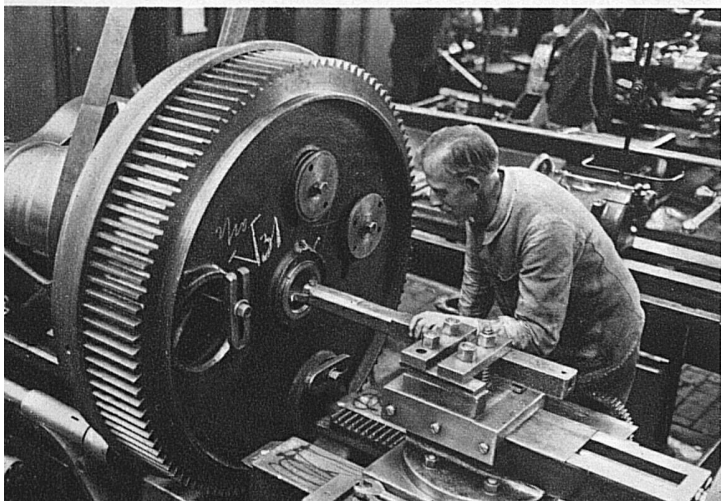
Nach 120—150,000 Kilometer Fahrt auf kurvenreichen Bergstrecken ist es mit dem Radreif aus; der Dienst im Flachland gewährt ihm doppelte Lebensdauer



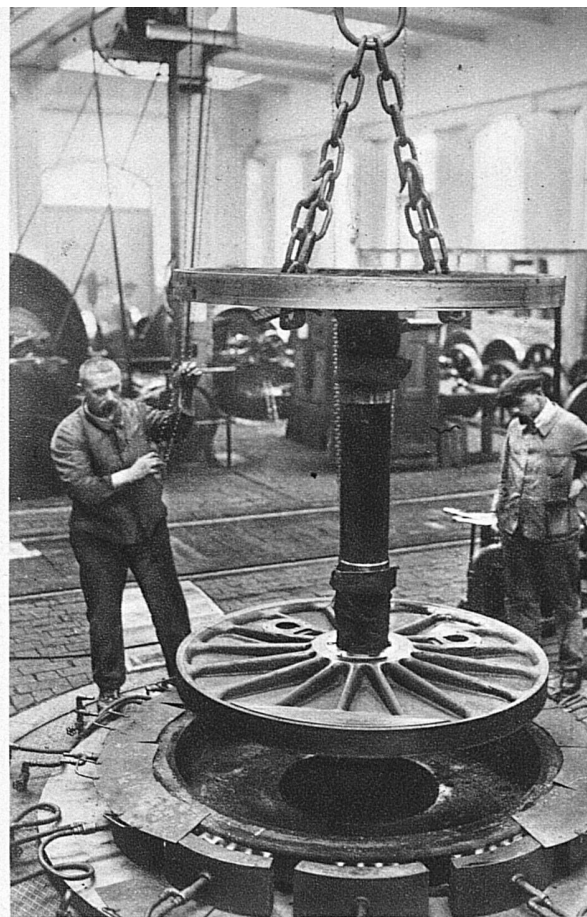
Mit dem feurigen Strahl der autogenen Pistole wird der altersschwache Radreif in 30 Sekunden durchgeschnitten



Auf der Drehbank erhält der neue Radreif den letzten Schliff fürs Leben, die dem Geleiseprofil angepasste Form



Das Zahnrad des Motors überträgt die elektrische Kraft in mechanische Arbeit auf die Triebräder der Lokomotive



Mit Gasflammen erhitzt, weitet sich der neue Radreif um 5 mm. Abgekühlt umspannt er den eingesetzten Radstern mit 150,000 kg

Jeder Mensch trägt in sich einen bestimmten Eindruck von der Lokomotive, vom Personen-, Güter-, Petroleum-, Brauhaus- und Fleischwagen. Ein rein äußerliches Bild, mit dem man glaubt, fix und fertig zu sein. In den Werkstätten revidieren sich diese Vorstellungen samt und sonders gründlich.

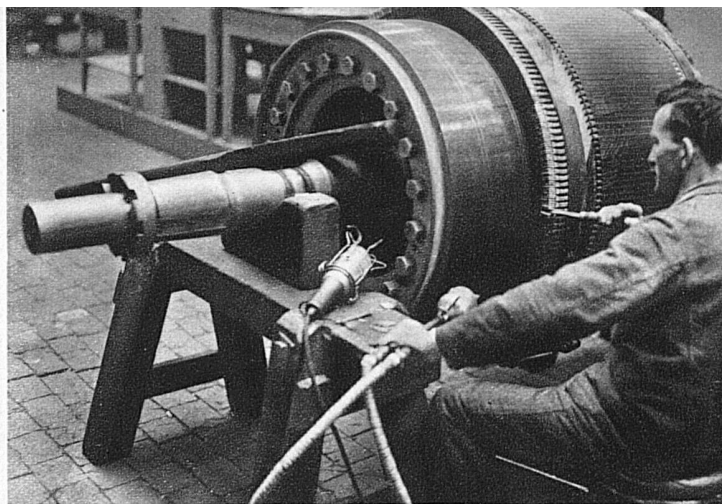
Räder und Achsen sind wegzudenken: Türen und Fenster verschwinden; Bänke und Gepäckträger werden bei Schreiner und Sattler und Lackierer zu Haufen geschichtet; Spiegel, Bilder und Verbotsschilder trägt man wie beim Umzug unterm Arm davon. — Schließlich sieht so ein heruntergelaugter, abgetakelter Wagen aus wie eine Bretterbude irgendwo auf dem Lande, hinterm Haus im Rübenplätz. Alles und jedes ist aufgerufen, auseinandergeschraubt, herausgerissen.

Die elektrischen Lokomotiven, diese fuchsbraunen und grünen Funkenwagen mit der gewaltig geduckten Kraft, hebt ein Kran samt ihren hundert Tonnen und verstellt sie dahin, dorthin, wie's der Techniker eben haben möchte. Er beklopft ihren vom Rütteln durchgeseihten Organismus, seziert ihn, legt ihn auseinander von der Schale bis ins Eingeweide. Die Räder erhalten einen frischgedrehten Radreif, wie etwa die Schuhe bei sparsamen Menschen neue Sohlen.

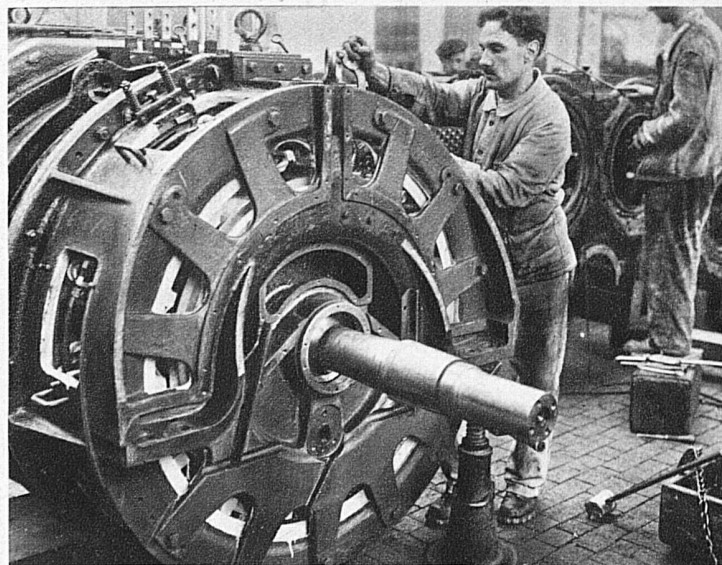
Die Motoren — die Könige der modernen Welt — zerbröseln unter den Händen der Sachkundigen, werden dann wieder neu gewickelt, zusammengefüert, geprüft und eingebaut. Das Herz herausgenommen, untersucht, geflickt und wieder zurückgegeben. Wäre so etwas nicht auch für den Menschen?



Der Rotor ist das Herz des Motors. Seine Welle überträgt die herkulische Kraft, die den 100-tonnigen Lokomotivkoloss mit Windeseile über die Schienen jagt



Lokomotiven mit Einzelachs Antrieb haben 3-4 Motoren dieser Art, jeder von 6-700 PS



Auf diesen Mann kommt es an; ein falsch gewickelter Draht und das wunderbare Räderwerk der elektrischen Lokomotive ist nicht in Gang zu bringen

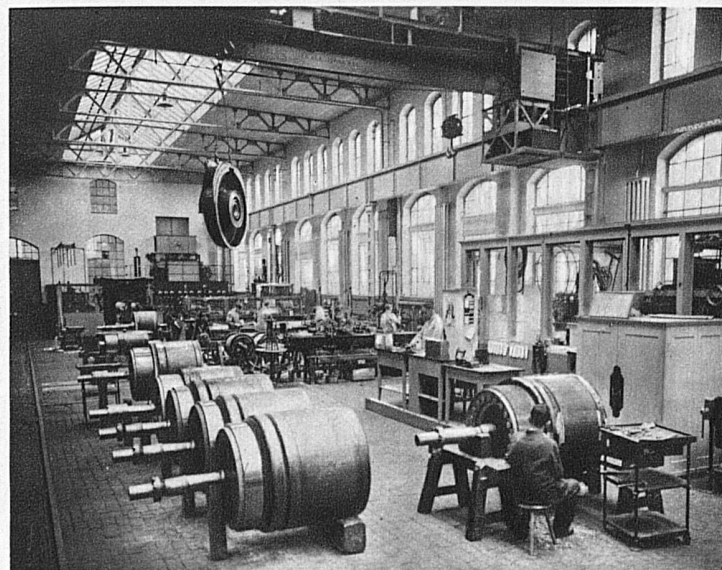
Kabel, Schalter, Transformer, Stromabnehmer, Pedale, Bremsen, Fahrgestell, Räder, Achsen und was noch zum Kern einer solch hervorragenden Maschine gehört, müssen sich visitieren lassen. Auf jede Niete hat man's abgesehen; die Lauen und die Schlotterigen, die müde gewordenen brennt der Schweißer kurzerhand weg; sie zerstieben in einem fastnachtsbunten Sprühregen.

Technische Schönheit, o, auch eine Schönheit! So erlebt man an Meisterwerken der Technik die Wunder der Wiederherstellung von allen Strapazen. Gestrichen, blitzblank lackiert, von innen aus wieder ganz und jung verlässt das Rollzeug die Werkstätten, als wäre frischer Nachwuchs geworden, wird hinausgeschoben, dass es auf den stählernen Gürteln des Kontinents wieder rolle vom Morgen bis in die Nacht, von Land zu Land, von unsern weissen Bergen zu den milden Meeren.

Wer einen Blick tun durfte, wie allem Bahnverschleiss, zum Wohle der Reisenden, Trotz geboten wird, der versöhnt sich wieder einmal so recht von Grund auf mit unsern Fahrpreisen und mit den Schnellzugszuschlägen, von einer Stunde zur andern. Es ist doch wahrlich gescheiter, eine — wenn auch sauer verdiente — Scheibe mehr auszulegen, um in einem sichern Zug voll Vertrauen zu fahren, in einem saubern Zug, der Regen, Schnee, Sturm und neunzig Stundenkilometer spielend aushält; in einem Zug, der durchrevidiert ist bis auf die hinterste Niete. — Oder?

Alfred Flückiger.

Blick in die Wicklerei der SBB-Werkstätte Zürich, die über moderne Arbeitsräume mit viel Licht und Luft verfügt



Erst wenn die Motoren auf dem Prüfstand alle Bedingungen erfüllt haben, gibt es ein Wiedersehen mit der angestammten Lokomotive

