

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 10 (1934)
Heft: 43

Artikel: Berufsgesichter
Autor: Leuenberger, Hans O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-754917>

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: 25.01.2026

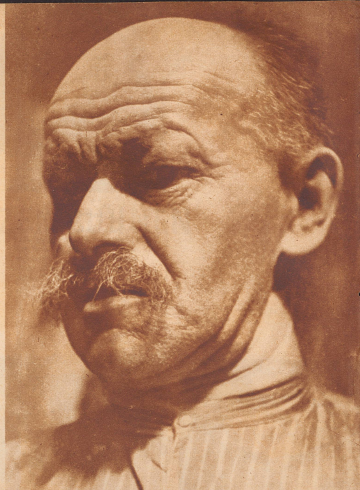
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

BERUFS GESICHTER

Aufnahmen
aus den
Reparaturwerkstätten
der SBB
in Zürich
von
Paul Senn



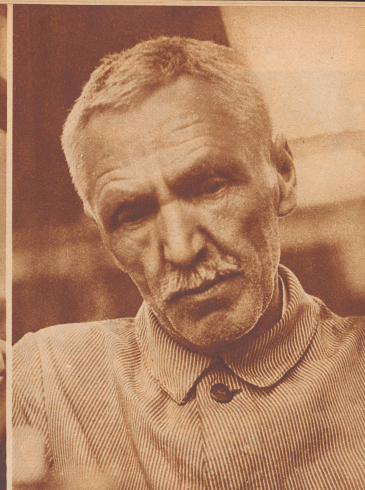
Der Lokomotiv-Monteur, Daniel Breiter. Die meist vorkommende Bewegung ist das Anziehen und Lockern von Schraubenmutter. Auch das beißt man leicht auf die Unterlippe, und wenn so eine Mutter fest sitzt, können tiefe Falten sich in die Stirn graben. Schwere Stücke werden mit einem Kranen befördert, so daß die Halsmuskeln keine Geschichten von gehobenen Gewichten erzählen. Ein solcher Monteur muß (wenigstens theoretisch) in der Lage sein, eine ganze Lokomotive zu montieren, was den mechanischen Teil anbelangt. Es ist vielseitigste Arbeit, die geistige Beweglichkeit erfordert. Davon spricht dies Gesicht.



Der Schmied, Alfred Schmid (er ist dem Beruf seiner Vorfahren wohl treu geblieben). Wenn man einen schweren Hammer schwingt, zerrt das Gewicht selbst an den Halsmuskeln, die sich übermäßig entwickeln, und wenn einer das glühende Schmiedestück mit langer Zange unter den Schmiedehammer hält, mag der Halsteil unter dem Kinn sich falten. Die sprühenden Funken vom Ambö zwingen das Auge, in der Augenhöhle Schutz zu suchen.



Der Kollektoren-Fräser, Eduard Kunz. Er kann sich gewissermaßen dem Eingefühl seiner Hände anvertrauen. Er muß nur schön gleichmäßig bröckeln und die Rillen der Kollektoren ausfräsen. Es ist monotone Arbeit, die erlaubt, den Geist etwas im Innern spazieren zu führen. So kommt denn sein Gesicht gewissermaßen in sich ruhenden Ausdruck an, eine gewisse Starre, und die Mundwinkel ziehen sich fast automatisch während des »Nach-vorn-Ziehens« der Fräse in die Länge.



Der Dreher, Emil Etter. Leicht seitwärts geneigt der Kopf, etwas spitzt die Lippen, die Brauen seitwärts hochgezogen, so verfolgt er den Gang des Messers, das ein wertvolles Stück austrifft. Wenn einmal eingestellt, kann nicht mehr viel passieren. Und doch, eine gewisse Erwartung liegt immer in diesen Zügen, denn ein Hundertstel eines Millimeters kann viel kosten! Spannung herrscht beim Einspannen der Stücke, und Entspannung während des Drehens.



Der Spritzer, Albert Koller. Er spritzt die veralteten Lokomotiven und Bahnwagen mit einer heißen Lauge unter 20 Atmosphären Druck. Daß da die Augenlider mit der Zeit Schutz unter zusammengeklappten Lidern suchen, daß die Unterlippe den Mund hermetisch verschließt – daß das halb die Mundwinkel faltet sehr tief reicht und die Nasenwurzel etwas zerknittert wird, verwundert nicht.

Die Bewegungen unseres ganzen Körpers, die Tätigkeit unserer Sinnesorgane, unsere seelischen und geistigen Regungen, sie alle formen unser Gesichtsausdruck. Die ständige Wiederholung schlägt sich in mehr oder weniger ausgesprochenen Formen in unsern Zügen nieder. Da nun die meisten Menschen ein Drittel ihrer Zeit mit ihrer beruflichen Tätigkeit verbringen, muß diese sich besonders stark in unserm Ausdruck widerspiegeln.

Vorwiegend handwerkliche Berufe ermöglichen uns das Studium des Berufsgesichtes wie kaum eine andere Berufsgattung.

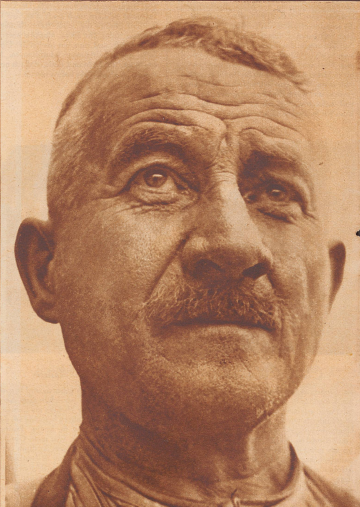
Wir haben zu diesem Zweck einen Streifzug durch die Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Bundesbahnen in Zürich unternommen. Gegen tausend Arbeiter und Angestellte sind dort beschäftigt. Davon entfallen etwa achthundert Mann auf Berufs- und Hilfsarbeiter. Diese Handwerker sind aus einem sehr großen Menschenmaterial auf beste berufliche Eignung hin ausgesucht, so daß wir wirklich ganz ausgesprochene Berufstypen vor uns haben, denen die durchschnittlich 18–20 000 Eisenbahnwagen und 350 Lokomotiven, die jährlich diese Werkstätten zwecks Reparaturen und Revisionen passieren, anvertraut sind.

Laßt uns in den Gesichtern dieser Menschen lesen, was harte, pflichtgetreue Spezialarbeit ihnen aufgeprägt hat. Und vergessen wir nicht, uns diese Gesichter zurückzurufen, wenn wir das nächstmal einen Eisenbahnwagen besteigen. Es wird uns dann eher bewußt, wem wir es zu einem großen Teil zu verdanken haben, daß wir sicher und bequem unser Ziel erreichen.

Hans O. Lauenberger.



Ingenieur Schultheß, der Leiter der Wagenwerkstatt. Er hat 43 Dienstjahre hinter sich. Wenn auch dem ganzen Gesicht geistige Arbeit den Stempel aufdrückt, so sprechen der große Zwischenraum zwischen den Augen und der große Abstand zwischen Augen und Gesichtskonturen (infolge sehr breiten Gesichtes) von praktischer Veranlagung. Dasselbe verrät die Stirn, die nicht nur hoch, sondern auch breit ist. Die Falten sind eher innerer Spannung als äußerer Bewegung zuzuschreiben.



Der Wagner, Adolf Howald. Es fehlt ihm das schwere, metallene im Ausdruck. Man fühlt, daß er leichteres Material bearbeitet: Holz. Mit Holz läßt sich auch rascher arbeiten. So geht denn etwas leicht Beschwingenes über das Gesicht, das weiche Züge zeigt als zum Beispiel das Antlitz eines Schmieds. In dieser Abteilung herrscht großer Lärm der Sagen, Fräsen und Hobel. Dieser Lärm ist schuld an der irgendwie sichtbaren Unruhe im Ausdruck.



Der Spengler, Ulrich Sturzenegger. Augen, Nase und Mund liegen zusammengedrängt im breiten, praktischen Gesicht. Es fällt uns eine gewissermaßen »konservierte« Nervosität im Ausdruck auf. Das ist der Niederschlag des klingenden, singenden, knallenden und lärmenden Leches, auf das der Hammer niederfällt. Am Anfang ist der Körper häufig aufgeschreckt worden durch diesen Lärm, bis er sich dran gewöhnt hatte. Doch der Eindruck ist im Ausdruck geblieben.



Der Maler, Xaver Späker. Meist in langen Zügen strichelt er große Flächen, Eisenbahnwagen werden gespritzt. Seine Halshaltung ist etwas starr, denn der Kopf macht nur langsam fortschreitende Drehbewegungen. Die unteren Wangenpartien nahe den Mundwinkeln werden samt den Lippen gepreßt, gewissermaßen als Ausgleich gegen den nachgiebigen weichen Pinsel, der gerne breiter malt, wenn einer nicht aufpaßt.



Der Sittler, Ernst Bauret. Ah! Messer, Schere und Hammer sind seine Werkzeuge, leichtestes Material ist zu bearbeiten. Wenn man Stoff zerschneidet, wenn eine Ahle nicht recht eindringt, dann beißt man sich auf die Zähne, was die Lippen entspannt. So ist denn seine Mundpartie nicht allzusehr geformt. Das zu nähernde Material hat man meist etwas höher liegend vor sich, und wenn man Stiche macht, muß man scharf hinschauen. Ein etwas starrer Blick bei leicht hochgezogener Stirnhaut ist die Folge.



Die schwarze und die weiße Schwester

Vor etwa 50 Jahren kamen die ersten Menzinger Schwestern aus der Schweiz nach Südafrika und ließen sich in Durban nieder. Gegenwärtig bestehen in Südafrika 45 Missionsniederlassungen, in denen Schwestern aus Menzingen tätig sind. Neben europäischen Ordensschwestern sind in letzter Zeit immer mehr auch Eingeborene zur Missionsarbeit jeder Art ausgebildet worden. Zum Unterschied von den europäischen Schwestern tragen sie weiße Hauben. Die Arbeit der Schwestern ist streng und aufreibend. Die großen Distanzen in den ausgedehnten Missionsgebieten Afrikas und der Mangel an Eisenbahnen und guten Fahrwegen machen es nötig, die Reisen von Station zu Station zu Pferd zu absolvieren. Neuerdings werden in immer vermehrterem Maße auch das Automobil und das Flugzeug in den Dienst der Missionsarbeit gestellt.



Gottfried Moser,
Direktor des Basler Bürgerspitals, wurde schwer verletzt.
Aufnahme Spreng

Auf der großen Automobilstraße Lausanne-Genf ereignete sich am 20. Oktober bei der Ortschaft St-Sulpice ein Automobilunglück, das drei Todesopfer forderte. Das Automobil des Basler Bürgerspitals stieß in dem Augenblick, als es einem anderen Wagen vorfahren wollte, mit einem entgegenkommenden Automobil und einem Baum zusammen und wurde total zertrümmert. Drei Insassen waren sofort tot, der Führer schwerverletzt. Bild: Die Trümmer des Wagens. Nach dem Zusammenstoß mit dem entgegenkommenden Wagen kam das Basler Automobil von der Straße ab, fuhr mit großer Geschwindigkeit noch einige Meter weiter und zerschellte an einem Baum. Der Anprall war vernichtend.

Aufnahme Pilot

Das Autounglück bei St-Sulpice

† Regierungsrat Dr. F. Aemmer,

Vorsteher des Sanitätsdepartements von Basel-Stadt, 67 Jahre alt.

Aufnahme Hoffmann



† Dr. Friedr. Schill, Präsident des Basler Spitalpflegamtes, 48 Jahre alt.



† Karl Götz, erster Adjunkt des Bürgerspitals Basel, 37 Jahre alt.

Aufnahme Diriwächter

