

Das Dampfross wieder in Ehren!

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-634659>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

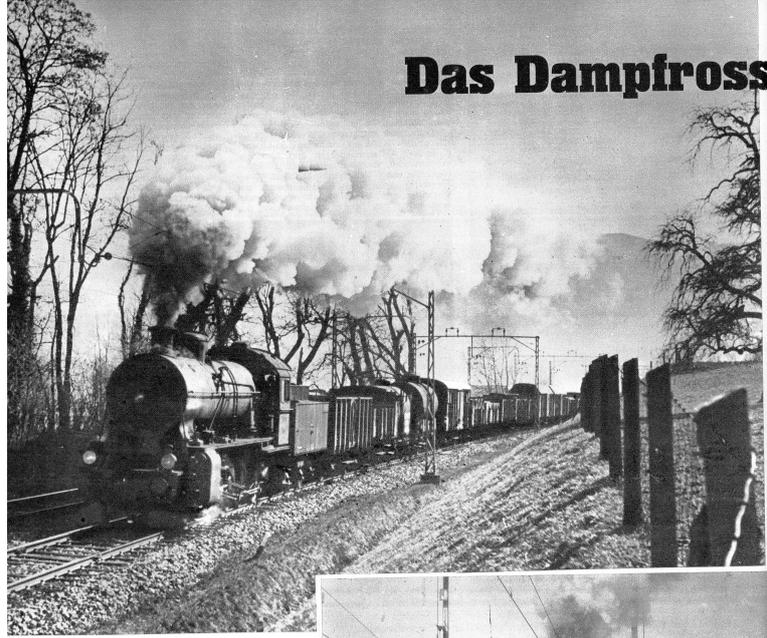
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

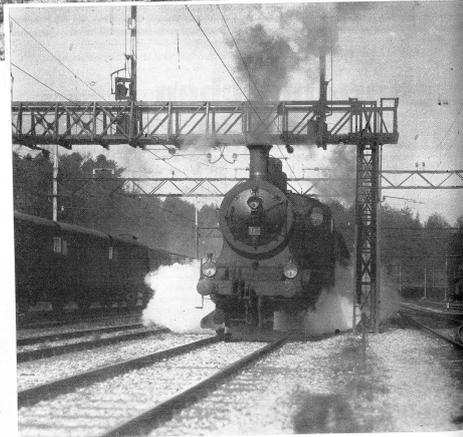
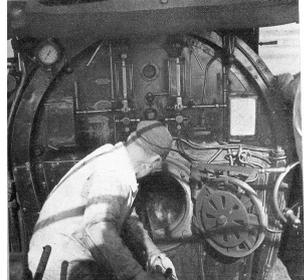
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Dampfross wieder in Ehren!



Fast glaubt man das eifrige Pusten der Loks zu hören, die entlang des Lemans zwischen Gené und Lausanne zu ihrem müstern Spruch: 'I muss doch gäng...' usw. 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 schlüpfte sie unter den Triumphbögen durch, die die moderne Technik der elektrischen Schwester bauen musste

ts. Strommangel überall, Strommangel deshalb auch beim Grossverbraucher, der SBB, fast zu einer Zeit, da wir unsere Lokomotiven sowohl wie das Wagenmaterial so dringend nötig haben, mussten sich auch die Bundesbahnen ständigen Einschränkungen unterwerfen. Es genigte nicht, die Heizung in den Personenzügen auf eine Temperatur von 14 Grad herabzusetzen, die Zugkompositionen zu kürzen, auf die Führung allfälliger Extrazüge zu verzichten und sogar die als Sportzüge gekennzeichneten Kurse fallen zu lassen. Jetzt hiess es, wie in den vielgerühmten Kochbüchern: 'Man nimmt...' Und man nahm tatsächlich aus der untersten Schublade jenes Material hervor, das vor Jahren sonstigen mit einem überlegenen Lächeln dem Licht des Tages entzogen worden war. Dampfross um Dampfross wurde dem Depot entführt, neu gestriegelt, aufgepöppelt, jene Lokomotiven, heimelig und romantisch, die vor vielen Jahren mit langer, weisser Rauchfahne keck durch das Land zogen. Nicht nur wurden sie schleunigst in den Bahnhofsangeldiensten 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 wohlverstandenen Gründen keinen sehr imposanten Anblick mehr. Nicht weniger denn 30 Stück wurden im Jahre 1945 vom Reisefieber gepackt und wanderten nach Holland aus — blieben nur noch 301 Maschinen. Glaubt nicht, dass es sich bei diesem Bestand um lauter rasige und schnelle 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 Loko-Greissensyl. 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 aufnotieren, wovon 80 das Amt eines 'Bahnhofvaganten' versehen und 90 weitere für den Liniendienst in Frage kommen. Gegenwärtig verkehren diese 'Chohlilien' in der Hauptsache als Güterzüge, wovon auf folgenden Strecken:

Kreis I: Brostal, Wallis, Lausanne-Gené, Biel-Olten, Biel-Lyss, Bern-Langnau, Kreis II: Bellinzona-Locarno, Erstfeld-Luzern, Lausen-Olten, Zofingen-Wettingen, Basel-Delsberg, Kreis III: Winterthur-

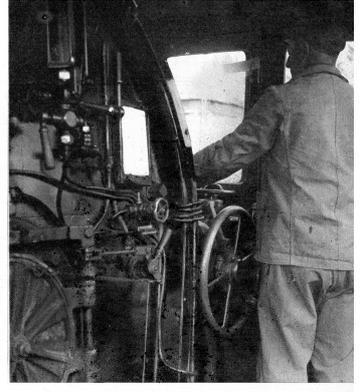
Etzwilen, Zürich - Sargans - Buchs, Zürich - Olten, Oerlikon - Wettingen, Winterthur - Schaffhausen, Rorschach-Sargans-Ziegelbrücke.

In Kreis I hupeln 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 wie viel 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. 15 000 verdampten, um 65 000 Kilowattstunden einzusparen, was aber nur 3,8 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs der Bundesbahnen entspricht.

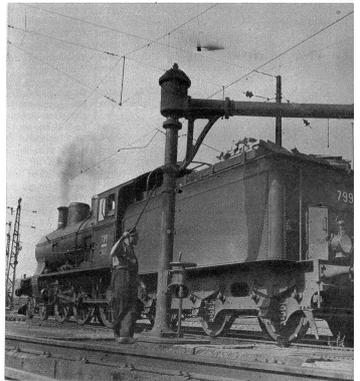
Wir sehen also, dass die 170 zusätzlichen 'Gäule' in jeder Beziehung recht zünftig ins Zeug liegen und von unserer Kohlenreserve Tag für Tag beträchtliche Häufchen wegzehren. Das wäre in Zeiten, da die Zufuhren und die Kosten sich in normalen Bahnen bewegen würden, nichts Aussergewöhnliches. Da un're Kohlenlager zurzeit grösstenteils von Polen beliefert werden und da nicht nur die Schweiz, sondern mit andern Ländern auch die Tschechoslowakei und Oesterreich 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 ersichtlich 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 800 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 Dampflokomotive 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 pastenden Dampfrosse inskünftig nicht bloss aus Pietät betrachten, sondern ihnen dazu einige dankbare und anerkennende Blicke entgegenzuschicken oder nachsenden. Ehre, wenn Ehre gebührt

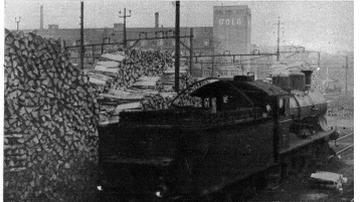
Neben Kohlen verschlingt die Dampflokomotive auch Wasser. Und



Lokomotivführer am Ausguck



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



Neben Kohlen verschlingt die Dampflokomotive auch Wasser. Und