

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 4 (1930)
Heft: 3

Artikel: Klinik für Eisenbahnwagen
Autor: F.H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780490>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

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

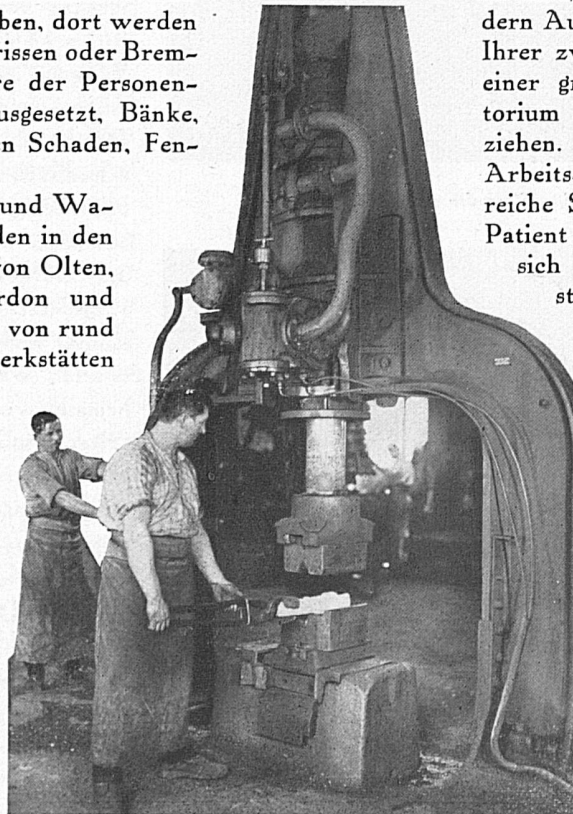
Klinik für Eisenbahnwagen

Über 20 000 Eisenbahnwagen rollen täglich auf dem Schienennetz der Bundesbahnen und durchlaufen dabei oft Hunderte von Kilometern. Um allen Strapazen standzuhalten, sind Fahrzeuge, Schienen, Schwellen, Weichen von solidester Beschaffenheit. Und trotzdem: hier lösen sich Schrauben, dort werden Puffer verbogen, Kupplungen zerrissen oder Bremsen beschädigt. Auch das Innere der Personenwagen ist starker Abnutzung ausgesetzt, Bänke, Polster und Gepäcknetze nehmen Schaden, Fensterscheiben gehen in Splitter.

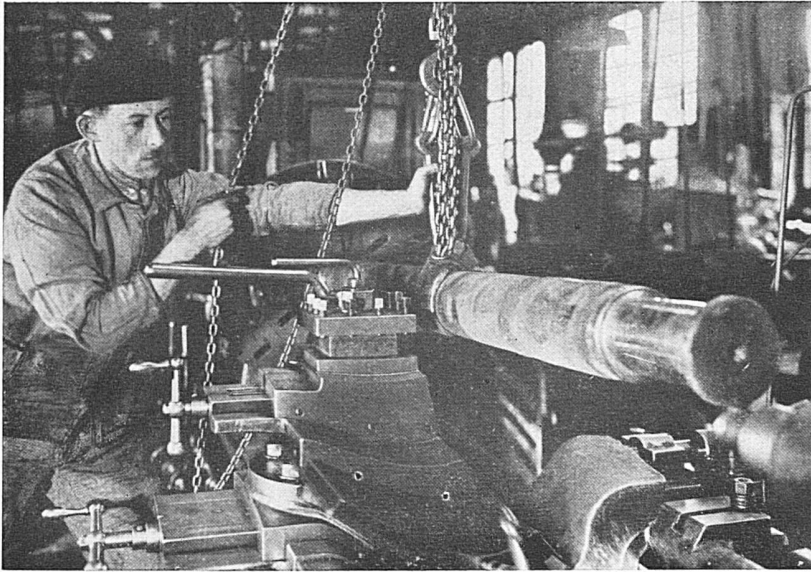
Alle Schäden am Lokomotiv- und Wagenpark der Bundesbahnen werden in den sechs bahneigenen Werkstätten von Olten, Zürich, Bellinzona, Biel, Yverdon und Chur mit einem Personalbestand von rund 3500 Mann behoben. Diese Werkstätten besorgen auch alle periodischen Revisionen, denn jede Lokomotive und jeder Güterwagen muss sich einmal in drei Jahren auf Herz und Nieren prüfen lassen. Die Personenwagen werden alle zwei Jahre und solche, die auch ins Ausland rollen, sogar alle sechs Monate gründlich untersucht und hergerichtet.

In langer Reihe stehen die Patienten an. Allmorgendlich erscheint der Arzt zur Visite

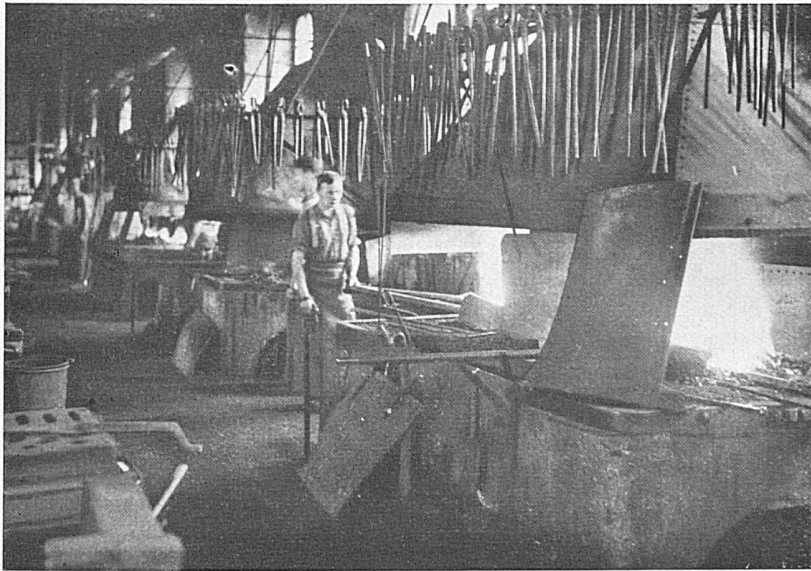
Ein mächtiger Dampfhammer mit 900 kg Bärge wicht



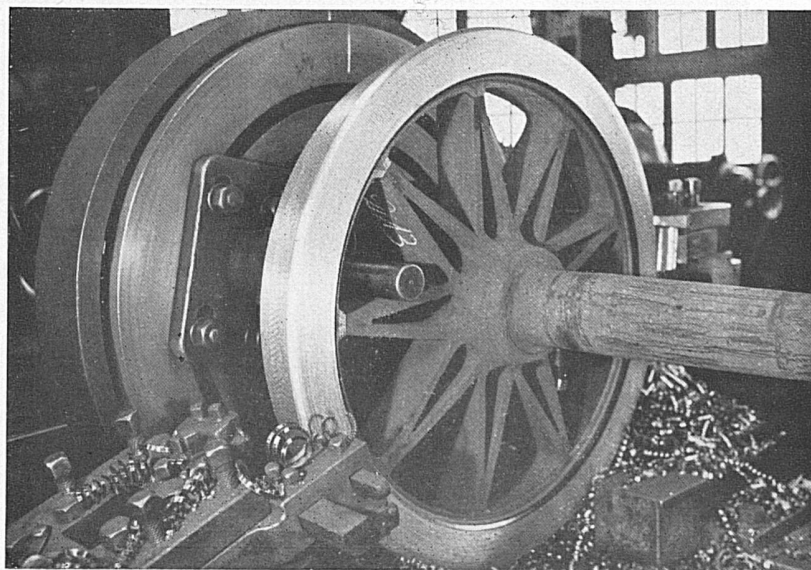
sonderer Operationsraum ist für schwere Patienten reserviert, deren Wiederherstellung besonders Aufwand an Kraft und Zeit bedarf. Ihrer zwölf aufs Mal aber haben sich zu einer gründlichen Frühlingskur im Sanatorium «Zum fließenden Band» zu unterziehen. Auf raffinierteste Weise ist der Arbeits- und Heilungsprozess unter zahlreiche Spezialisten aufgeteilt. Kommt der Patient ahnungslos ins Lokal, so stürzen sich die Diagnostiker auf ihn: der eine steigt ihm aufs Dach und hämmert prüfend drauflos, während ein Zweiter, in der Arbeitsgrube stehend, nach Alterserscheinungen und verborgenen Mängeln fahndet. Auf einer Tafel werden alle Befunde angekreidet, und dann wird der Wagen von Ort zu Ort geschoben. Einmal ist es der Schlosser, dann der Zimmermann, der sich an die Behebung der Schäden macht. An einem weitem Stand werden die Bremsen und anderswo die Puffer auf ihre Tauglichkeit geprüft und nach Bedarf durch neue ersetzt. Dann wieder schwebt der Wa-



Eine Achsendrehbank



In grossen Essen glüht das Eisen der Schmiede



gen hoch in den Lüften, während emsige Hände ihm von unten zu Leibe rücken. Oft wird ihm gar ein Stück Dach weggerissen, durch neue Teile ersetzt und frisch mit Segeltuch bespannt. Und zuguterletzt verlässt der vor kurzem noch Gebrechliche gewaschen, gestrichen und tiptopp herausgeputzt als gesunder, leistungsfähiger Jüngling das Zauberband.

Auf unserer Wanderung machen wir die Bekanntschaft mit dem «Tintenfisch», einem in der Werkstatt Olten erbauten kleinen Fahrzeug, das Wagen hinter sich herzieht, ohne dass sie angekuppelt werden. Dieses Meisterstück (übrigens eine Erfindung der Werkstatt) ist dem originellen Fisch durch magnetische Puffer möglich.

Eines der Gebäude gilt der Sorge für gute Beleuchtung in den Zügen. In einem Nebenraume ist eine Dunkelkammer eingerichtet, worin elektrische Birnen einer gründlichen Prüfung unterzogen werden. Einer Sendung entnimmt man wahllos eine Reihe von Probestücken, die 700 bis 1000 Stunden ununterbrochen brennen gelassen werden. Zeigt sich nach dieser Frist, dass die Lichtabnahme 10% übersteigt, wird die Sendung zurückgewiesen.

In einer andern Halle befassen sich fleissige Hände mit der Prüfung und Instandsetzung von Dampfheizungskupplungen. So ein schwarzer Schlauch, der sonst zwei Wagen miteinander verbindet, wird auf einen Stand geschraubt; ein Griff, und Dampf durchströmt ihn. Ist eine Stelle schadhaft, so verrät dies im nächsten Augenblick ein zierlicher Dampfstrahl, der ihm entsteigt. Auch die Hakenkupplungen sind der Gefahr, beschädigt zu werden, stark ausgesetzt. In früheren Jahren mussten sie, einmal verbogen, meist zum alten Eisen geworfen werden; heute hingegen setzt man beispielsweise allein in der Werkstätte Olten täglich 150 bis 160 wieder in den Stand, ihren Dienst gleich neuen Kupplungen zu verrichten.

Ein kleiner Wagen kommt angefahren, und wie wir zur Seite treten, sehen wir, dass er Dutzende von Puffern mit sich führt, die, ungewöhnlichen Riesenpilzen gleich, zu einem ölgefeuerten Ofen gefahren und dort abgeladen werden. Dann hinein

Links: Auf dieser Drehbank erhält der Radreif seine genaue Form

damit ins Feuer! Zum Glühen erhitzt, kommen sie in den Stangenstrecker, der die Stengel unserer Pilze in die erwünschte Form bringt. Im Tellerrichter erlangt auch der obere Teil der Puffer seine hübsche Gestalt, und neu geformt kann er wieder seinen Dienst verrichten.

Auch in der nächsten Halle treffen wir Puffer in grosser Zahl. Aber hier sind sie nicht mehr eiserne Riesenpilze, sondern in zwei Teile zerfallene. Da liegen grosse Vorräte alter Pufferteller, denen der beschädigte Stiel amputiert werden musste, und die darauf harren, mit einem neuen verbunden zu werden. Im gleichen Raume sind auch Fensterrahmen in Arbeit; durch den Rohguss frisst sich langsam eine Fräse Bahn und gibt dem Rahmen seine endgültige Gestalt. Daneben, an einem ruhigen Fensterplätzlein, sitzt ein Mann hinter unterhaltender Laubsägearbeit: aus dünnen Metallplatten sägt er Schablonen. Diese werden in der Malerwerkstatt an den Wagen gehalten und mit gelber oder weisser Farbe bespritzt. Dem Reisenden kündigt dann die Inschrift, wo ihm ein Nichtraucherabteil, ein Zweiteklasswagen usw. zur Verfügung steht.

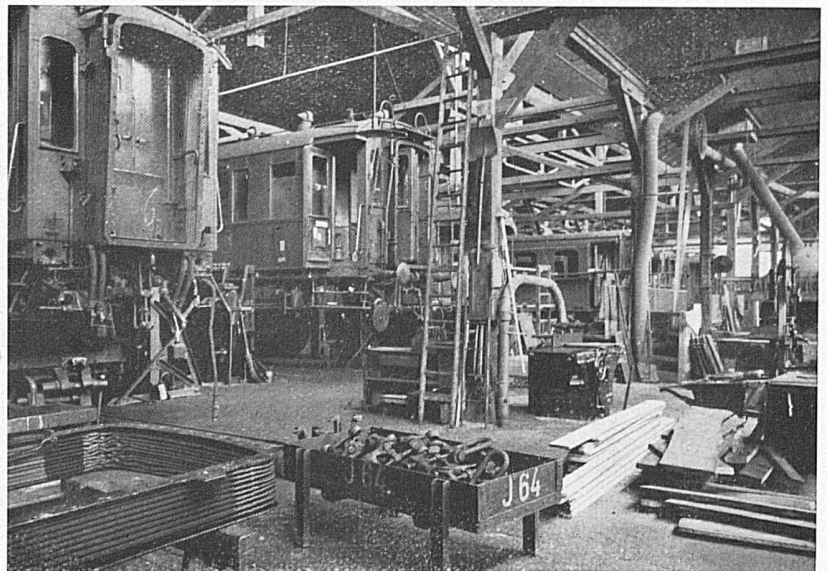
Wir wandern langsam von Raum zu Raum und erhalten eine Ahnung von der riesigen Arbeitsleistung, die nötig ist, einen Bahnbetrieb auf der Höhe der Zeit zu halten. Bald sind es Schreiner, die mit ihren Arbeiten an den Holzbänken unsere Aufmerksamkeit fesseln, dann wieder Schmiede vor feuriger Esse. Allein in der Giesserei Olten werden jährlich 90 Tonnen Messing und Bronze für Tür- und Fenstergriffe usw. verbraucht. Und schliesslich bestaunen wir in der Oberbauwerkstätte einige Wunder der Technik: Maschinen, die Eisenbahnschienen wie Papier zerschneiden, und andere, die Schienen zurechtbiegen, als beständen sie aus dünnem Holze.

Tempo, Tempo ist auch das Kennzeichen der Arbeitsweise in diesen Reparaturwerkstätte, wo Zauberhände in kurzer Zeit Lahme und Altersschwache wieder leistungsfähig machen, wo Technik, Theorie und Praxis, Erfindungsgeist und Arbeitsfreude zusammenwirken, um für die Sicherheit des Reisenden zu sorgen.

F. H.



Zur Spritzmalerei der mannigfaltigen Wagenanschriften werden Schablonen geschnitten



In den Hallen der Personenwagenwerkstatt



Rechts: Jede Werkstatt verfügt über einen ansehnlichen Radsatzpark