

VeROS Abenteuer

mit dem
«Elefant»

verkehrshaus

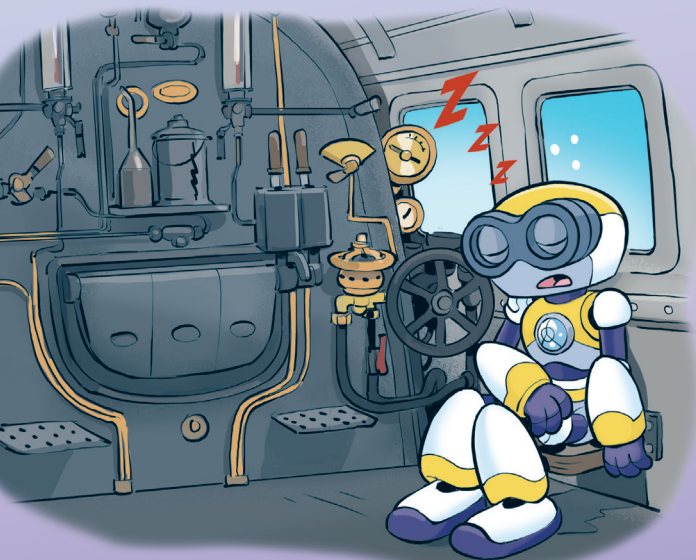
veRo
kids
club



Mit vielen
spannenden Fakten!

Unzählige Kinder sind heute ins Verkehrshaus in Luzern geströmt und halten VeRo den ganzen Morgen schön auf Trab. «Jetzt würde ich mich gerne kurz auf eine Couch plumpsen lassen und etwas ausruhen», denkt VeRo und bewegt sich in die Schienenhalle. Er klettert in die berühmte Dampflokomotive C 5/6, die alle nur «Elefant» nennen. Im Führerstand nimmt er den Platz des Lokführers ein. Es ist so cool hier zu sitzen ...

Er stellt sich vor, wie toll es wäre, einmal mit dem «Elefant» über den Gotthard zu fahren, und schon ist er eingeschlafen. Es brummt leise aus allen Ritzen seines metallenen Körpers. Er schläft tief und fest und träumt, wie er ausser Atem noch rechtzeitig den Zug erwischt.



Puh, gerade noch geschafft! Erleichtert steigt VeRo mit seinem vollgepackten Koffer die Tritte der mächtigen Lok hinauf. Das war knapp! Der Lokführer lächelt ihn an: «Bereit für das Abenteuer?» Voller Vorfreude nickt VeRo. Es ist seine erste Fahrt mit dem «Elefant».

Wie aufregend! Der Lokführer zeigt auf den Platz neben ihm. Die Kondukteurin, die neben der Lok steht, bläst kräftig in ihre Trillerpfeife: «Los geht's!»



VeRos Lexikon

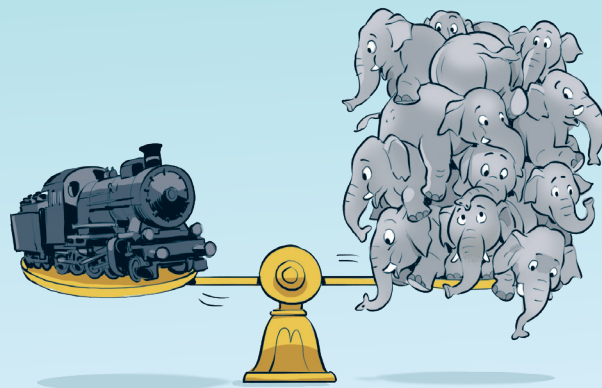
Die Lok des Typs C 5/6 war die grösste und eine der stärksten Dampfloks der SBB und erhielt deshalb den Spitznamen «Elefant».



Kaum hat sich die Lok in Bewegung gesetzt, reicht der Lokführer VeRo eine Mütze. «Damit du wie ein richtiger Lokführer aussiehst», sagt er lachend. Stolz setzt VeRo die Mütze auf und spürt, wie die mächtigen Maschinen unter ihm zu arbeiten beginnen. Die Lok schnauft und pustet dicke Dampfwolken aus, als sie langsam die ersten Meter zurücklegt.



Neugierig schaut VeRo aus dem Fenster. Der «Elefant» nimmt mit donnerndem Rhythmus Fahrt auf. Die Landschaft verändert sich. Grüne Wiesen ziehen vorbei, dazwischen Felsen und schroffe Berge. «Hast du gewusst, dass diese Lokomotive über 100 Jahre alt ist?», fragt der Lokführer, während er konzentriert die Hebel bedient. «Sie wurde 1916 gebaut und hat früher auf der Gotthardstrecke schwere Güterzüge über die steilen Hänge des Gotthards gezogen. Ihre Zugkraft war enorm – und ist es immer noch.» VeRo staunt mit offenem Mund: «So alt und immer noch so stark! Aber wie funktioniert sie eigentlich?» – «Mit fünf Antriebsachsen, die von einer starken Dampfmaschine in Bewegung gesetzt werden. 128 Tonnen schwer ist sie, etwa so schwer wie 43 Elefantenkühe», antwortet der Lokführer. VeRo hört gebannt zu und wiederholt ungläubig: «Wirklich? 43 Elefantenkühe?... Die würden bestimmt genauso einen Stau verursachen wie die Autos da.» VeRo lacht und zeigt auf die im Stau stehenden Autos, die die Lok überholt.



Plötzlich überqueren sie eine imposante Steinbrücke. «Gleich fahren wir in den Kehrtunnel ein. Er überwindet auf neun Kilometern einen Höhenunterschied von 190 Metern», erklärt der Lokführer. «Deshalb sieht man die Kirche von Wassen gleich dreimal aus verschiedenen Blickwinkeln, denn die Strecke führt spiralförmig durch drei Tunnel und über drei Brücken. VeRo zählt eifrig mit: «Eins, zwei ... und da ist sie zum dritten Mal!» Wow, die Augen von VeRo funkeln.

Durch enge Täler und tiefe Schluchten schnauft der «Elefant» weiter den Gotthard hinauf. Die Luft wird kühler und VeRo sieht zwischen der Lawinverbauung eine Murmeltierfamilie. «Schau mal», ruft er begeistert. Der Lokführer lacht: «Ja, der Gotthard ist berühmt für seine beeindruckende Tierwelt.» Neben dem Lokführer schaufelt ein kräftiger Heizer fleissig Kohle in die Feuerbüchse im hinteren Teil des Kessels. «Ohne die Arbeit des Heizers würde der «Elefant» nicht fahren», erklärt der Lokführer. VeRo muss vom Rauch husten. Er beobachtet, wie die Kohle verbrennt und die nötige Hitze erzeugt, um das Wasser im Kessel in Dampf zu verwandeln. Dieser treibt die Lok an.



Doch plötzlich ruckelt es und der «Elefant» bleibt stehen. «Oh nein!», ruft der Lokführer verzweifelt. «Eine Kolbenstange scheint locker zu sein. Was machen wir nun?» VeRo springt entschlossen auf. «Keine Sorge, ein Roboter kann immer helfen», sagt er und holt aus seinem vollgepackten Koffer sein Werkzeug hervor. «Ich habe alles dabei, was wir brauchen.» Gemeinsam machen sich VeRo und das Zugteam an die Arbeit. Nach ein paar Minuten mit Ächzen und Stöhnen ist das Problem zum Glück gelöst. «Geschafft!» VeRo macht einen Freudensprung! «Du hast aus einem «Elefant» eine Mücke gemacht!», lacht der Lokführer.



VeRos Lexikon

Kohlenschaufler mussten 100 Kilogramm Kohle in zwei Minuten in den Brennraum schaufeln. Wie lange brauchst du? Im Verkehrshaus kannst du das ausprobieren!





Den höchsten Punkt des Gotthards auf 2106 Metern über Meer hat VeRo mit dem Zugteam bereits passiert. Nun fahren sie talabwärts durch die sonnige Landschaft des Tessins. «Wir sind übrigens immer noch in der Schweiz», sagt der Lokführer. «Aber hier sprechen die Leute Italienisch, und die Luft ist viel wärmer.»

VeRo freut sich auf die Pause im Bahnhof von Bellinzona. «Zeit für eine Erfrischung!», sagt der Lokführer. «Wenn uns der «Elefant» schon nicht nass spritzen kann, müssen wir uns mit einer erfrischenden Glacekugel abkühlen!»

Nach der Pause geht es wieder zurück Richtung Luzern. Diesmal nimmt die Lok den kürzeren Weg durch den Gotthardtunnel – einen der längsten Eisenbahntunnel der Welt. Die Fahrt durch den 57 Kilometer langen Tunnel dauert mit den neuesten EC250 Zügen nur 17 Minuten. Wie der «Elefant» hat auch der EC250 einen tierischen Spitznamen. «Giruno» wird er genannt. Der Name leitet sich vom rätoromanischen Wort für Bussard ab. Auf der Rückfahrt darf VeRo der Kondukteurin helfen. «Das ist ganz schön wackelig», bemerkt VeRo und kontrolliert die Fahrkarten mit einem altertümlichen Billetk nipser aus dem letzten Jahrhundert.



Nach einigen Minuten im dunklen Tunnel tauchen sie auf der Nordseite der Alpen wieder auf. Der «Elefant» schnauft den letzten Berg hinunter. Am Horizon erblickt VeRo den Pilatus.



Als der Zug wieder im Verkehrshaus einfährt, ruft VeRo begeistert: «Danke, «Elefant»! Das war ein tolles Abenteuer!» Die Lok stösst zum Abschied eine letzte Dampf- wolke aus, als wolle sie sagen: «Gern geschehen!»

Plötzlich ruckelt es wieder. «Nicht noch eine Panne», denkt sich VeRo. Als er aufblickt, ist er umringt von einer kichernden Schar Kinder, die an ihm rütteln und rufen: «Gut geschlafen, VeRo?» VeRo kann gar nicht glauben, dass er das alles nur geträumt hat. «Kannst du uns jetzt das Museum zeigen?» – «Ja logo», ruft VeRo glücklich und erzählt den Kindern unterwegs von seiner aufregenden Reise.





VeRos Lexikon

Früher fuhren die Züge mit Kohle und erzeugten viel Rauch. Mangels eigener Kohlevorkommen wurden die Schweizer Bahnen schon früh elektrifiziert.

Dies hatte positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und auf die Umwelt, da weniger CO₂ in die Luft gelangte. Die Elektrifizierung der Gotthardstrecke erfolgte vor etwa 100 Jahren mithilfe von Wasserkraftwerken, die die SBB zu diesem Zweck errichtete.

Da die Schweiz über viele Flüsse und Seen verfügt, wird sie auch **«Wasserschloss Europas»** genannt. In Kraftwerken wird aus der Energiequelle Wasser sauberer Strom gewonnen. Heute gibt es in der Schweiz rund 700 Wasserkraftwerke, die mehr als die Hälfte des Schweizer Stroms produzieren.



Verkehrshaus der Schweiz

Haldenstrasse 44

CH-6006 Luzern

041 375 75 75

info@verkehrshaus.ch

