

Ein Dampflokpfleger geht in Pension

Laudatio zur Pensionierung (Mai 1979)

Aimé Corbat, seit 1956 Werkführer Lokomotivdepot F Zürich und seit 40 Jahren im Dienst des Depots Zürich, wechselt diesen Monat altershalber zur Privatwirtschaft. Was er bisher im Auftrag der SBB gewissenhaft und sachkundig erledigt hat, wird er nun aus eigener Initiative und nach eigenem Stundenplan weiter betreiben.

Herr Corbat ist weit herum als Experte für Technik, Unterhalt und Restaurierung von Dampflokomotiven bekannt geworden; wenn auch der letzte SBB-Dampfzug am 30. November 1963 gefeiert worden ist, so konnte er seine besonderen Kenntnisse und Erfahrungen in jüngster Zeit dank der erstaunlichen Renaissance des Dampfbetriebes in unserem Lande nutzbringend verwerten. Wir nahmen die Gelegenheit eines Besuches im Depot F wahr, wieder einmal eine Laufbahn unter den 40000 unserer Mitarbeiter etwas genauer zu verfolgen.

Mit seinem Geburtsjahr 1914 musste der junge Mann im Zeitpunkt schlimmer Wirtschaftskrise und Arbeitslosigkeit ins Erwerbsleben treten. Sein Vater besass eine Uhrenfederfabrik in Bonfol und bewirtschaftete daneben einen Bauernhof, um die elfköpfige Familie über Wasser halten zu können. Bonfol (deutsch: Pumpfel) war als Endpunkt der Porrentruy-Bonfol-Bahn und Grenzbahnhof für die Linie nach Pfetterhouse-Dannemarie ein Ort lebhafter Eisenbahn-Aktivitäten; auf dem dortigen Bahnhof bekam Aimé Corbat den Geschmack an der Mechanik und am Beruf des Lokomotivführers. Da die väterliche Fabrik in der Krise nicht an die Aufnahme von Lehrlingen denken konnte und die Aussichten in der Uhrenindustrie weit herum auf absehbare Zeit wenig hoffnungsvoll waren, zog der Jüngling zu seinem Schwager nach Rapperswil und absolvierte eine Lehre als Mechaniker. Der Lehrabschluss war ausgezeichnet, der Stellenmarkt auf diesem Gebiet aber völlig unergiebig.

„Gute Idee - SBB“ dachte Aimé Corbat, aber auch diese Firma hatte auf dem Mechanikersektor nichts anzubieten, vom Lokführer ganz zu schweigen. So fädelte der nun Vierundzwanzigjährige nach einigen Jahren Tätigkeit bei kriselnden Unternehmungen der mechanischen Branche auf dem Weg über Aushilfsgüterarbeiter in Rapperswil in den grossen Organismus der Bundesbahnen ein.

Die Karriere liess nicht auf sich warten: ständiger Güterarbeiter -Wagenreinigung - Stationsarbeiter - Lampiste - Gepäckabfertigung. Seinem Ideal am nächsten war er als Lampist, aber die Zugförderung lockte immer noch gewaltig und hartnäckiges Bohren beim damaligen Abteilungssekretär Josef Seiler brachte nach dem ersten SBB-Jahr Erfolg: Eintritt beim Depot G Zürich April 1939. Die erste Enttäuschung folgte aber auf dem Fusse: die Eintrittsmusterung ergab Farbenblindheit, womit der Traum vom Lokführer ausgeträumt war.

Blieb noch der Depothandwerker, und gerade hier konnten sich die schlummernden Talente des jungen Zf - Mitarbeiters entfalten. 1943 wechselte er vom „elektrischen“ Depot G zum alten Dampfdepot F, seinem endgültigen Arbeitsplatz bis zur Pensionierung. Dem Depot F gab er den Vorzug erstens der Dampflok wegen und zweitens weil dort mehr Abwechslung geboten wurde. Die laufenden Reparaturen an den Maschinen verschiedenster Art waren für ihn ein Leckerbissen.

Nun ging es rasch voran: 1945 Monteurchef, 1948 Meister und damit Aufsichtsfunktionen, und 1956 Werkführer. Sehr zustatten kam ihm 1948 ein dreiwöchiger Aufenthalt in der Hauptwerkstätte Biel, die

auf den Unterhalt von Dampflok spezialisiert war. Dort lernte er, wie man Dampfkessel pflegt und repariert, was damals wegen des Mangels an elektrischen Triebfahrzeugen und des verstärkten Einsatzes von Dampflok auch im Kreis III unerwartet aktuell geworden war. Gerade diese in Biel erworbenen Kenntnisse sollten ihm 30 Jahre später - wieder unerwartet – zustatten kommen.

Vorher aber war Aimé Corbat Zeuge des Niederganges seiner Schützlinge: 1966 verschwand die letzte Dampflok aus dem regelmässigen Dienst des Depots Zürich und 1967 war es auch mit dem Aufheizen von Zisternenwagen durch die letzte verbliebene C 5/6 - Lok vorbei. Noch zehn Jahre zuvor hatte das Depot F 30 Dampflok beherbergt. Seiner voraussehenden Art, ist es zuzuschreiben, dass er alle Spezialwerkzeuge und Vorschriften über den Betrieb und Unterhalt seiner Dampflokomotiven sozusagen als Depotmuseum in unsere Zeit hinüberrettete.

Eine erste praktische Verwertung dieser eingemotteten Dampf-Artikel und Sonderkenntnisse kündigte sich nach fünfjähriger Pause an, als die Emser Werke vor der Frage standen, wer ihre E 3/3-Werklok revidieren könnte. Die früher zuständige HW Biel musste „passen“, dagegen bot das Depot F in Zürich seine Dienste an. Die Partner wurden einig und 1971-72 durchlief die Emser-Lok – eine ehemalige E 3/3 der SBB - die Revision, mehr oder weniger als Füllarbeit für die Depotwerkstätte. Anschliessend meldeten sich die SBB selber mit einem Auftrag: Die Eb 3/5 5819 mit Teilen der in Baden aufgestellten Eb 3/5 5811 zu einer betriebsfertigen Maschine herrichten. Dies geschah zur vollen Zufriedenheit des Auftraggebers innert 14 Monaten. Gute Lieferungen bringen neue Bestellungen ins Haus: Revision und Restaurierung der B 3/4 1367. Dank der Mithilfe von sieben jungen Lokführern war die Arbeit in 8 Monaten erledigt; ihre Bedingung, auf der wiederbelebten Maschine selber fahren zu können, wurde gerne akzeptiert.

Die Revisionen sind voll gelungen, aber das Fahren muss gelernt und geübt werden. Die Auswahl an geeigneter Kohle für Lokomotiven ist klein geworden, entsprechend mehr Geschicklichkeit wird beim Umgang mit dem schwarzen Gestein verlangt. Übereifer schadet nur und bei überladendem Rost erstickt das Feuer, die bewunderte Maschine bleibt röchelnd auf der Strecke.

Was aber plant unser Pensionär? Er bleibt den SBB und allen noch Dampflok betreibenden Bahnen und Vereinen als Experte und hilfreicher Freund erhalten. Trotz seiner Herkunft aus dem Kanton Jura und der französischen Muttersprache bleibt er Zürich treu, fotografiert, wandert, fährt Ski, reist, ordnet seine Dampf-Sammlungen und möchte sich auch dem Modelbau zuwenden. Er ist sich der Schwierigkeiten der Dampftraktion in einem elektrifizierten und verdieselten Westeuropa bewusst – es gibt nur noch zwei letzte Kesselbauer in der Schweiz -, doch wird es dem Enthusiasmus und der Zähigkeit von Aimé Corbat und seinen Freunden zweifellos gelingen, die Engpässe zu bewältigen. Wir wünschen ihm einen langen und fruchtbaren Ruhestand, soweit dieses Wort überhaupt am Platz ist.

W. T., Mitglied Generaldirektion SBB, Bern